

REAL&COOL! 北海道のスケールクローラーが今月也大集結!

ラジコンワールド

RC WORLD



2

No.242
2016 February

特集◎

2016年もやっぱりコイツに夢中

ワイルドワイリーシリーズ

最新チューンナップ ガイド

転ばない、壊れないワイリーの作り方／
WR-02ロングホイールベース化計画／
GF01チューニングガイド&
クローラー化計画／
ワイリーマシンPHOTO SNAP
特選ブランド別パーツカタログ



YOKOMO
YD-4
徹底分析

開発者だけが知る秘密のテクニック

BD7 2016
組み立て&セッティングガイド

RC WORLD

010 BRANDNEW HOT PRODUCTS

巻頭特集

016 ワイルドウィリーシリーズ 最新チューンナップガイド

海野幸次郎 直伝!

040 BD7 2016 組み立て&セッティングガイド

066 ドリフト魂2016

074 スケールクローラー 北海道スタイル【中編】



COVER PHOTO
Akira Kuwayama 桑山 章

046 最新プロダクトCHECK!

FUTABA S9372SV / S9373SV

050 ツーリングカー・セッティング12の基本

054 ダイレクトドライブカーの世界

058 京商ポケットアーマー・ 陸上自衛隊10式戦車へのこだわり

060 最新R/Cノウハウ

062 インプレッションPROS & CONS

065 Remakable ITEM PICK UP!

088 サトシ with TRF セッティングアドバイス

094 GO WITH MONSTER!

096 Mr.HのLYNX 4S使いこなし術

097 WORLD WIDE HOBBY NOW

098 浦島でござる

100 ネットでウワサのFFバギーの正体とは?

102 アジアオンロードチャンピオンシップ2015

105 XRAY XB4組み立てガイド

108 ロングタームレポート

TAMIYA・TB04 / TAMIYA・TT-02
YOKOMO・YZ-2

114 マルチコプター戦記

121 リエチ先生の女医“JOY”トーク

122 光貞秀俊のSkill Up Information

164 ノスタルジックメモリーズ

172 正美アーカイブス

169 根津孝太のもののづくりのススメ

SERIES

124 タム・タムスポーツ

126 レースレポート

MEET THE RC WORLD

128 RCWランキング

129 全国サーキットガイド

157 INFORMATION

158 FROM READERS' VOICE

174 新製品情報

175 読者プレゼント

話題のアイテムを検証!

BRANDNEW HOT PRODUCTS

今月号の巻頭を飾るのは、ヨコモが新規開発したドリフトマシンをはじめ、京商製1/12マシン2タイプと話題のモデルカー。それらのどれもが'16年の初頭を彩る新鮮な魅力に溢れている。アナタが注目するのはどのマシン?

text / T.Hasegawa 長谷川貴洋
A.Hasegawa 長谷川 敦
photo / K.Tsuchiya 土屋幸一
K.Shimada 島田健次
T.Hayashi 林 敦彦

ドリフト競技拡大を見すえた
コンペティション専用マシン

'04年に発売以来、ラジドリというカテゴリーを開拓・発展させてきたヨコモのドリフトパッケージシリーズだが、今なおその人気は変わらない。実際、ヨーロッパや東南アジアでも盛り上がりを見せつつあり、'16年以降は全日本や世界戦レベルの大会を、という機運が高まっている。その国際的な流れを汲んでヨコモが開発した「コンペティションユーザーに向けた完全新規ドリフト専用マシン」、それがこのYD-4である。開発担当のヨコモ松崎氏曰く、「ヨコモのドリフトチームとしてさまざまな大会に出て収集したデータをもとに、今後国際的な大会も増えるので、そのスタンダードとなるクルマという意向をふまえて僕らの理想をかたちにしました。従来、オリジナルのドリフトパッケージはシャフト駆動ツリーリングの

ドリフトパッケージ 新たなステージへ!

YOKOMO YD-4

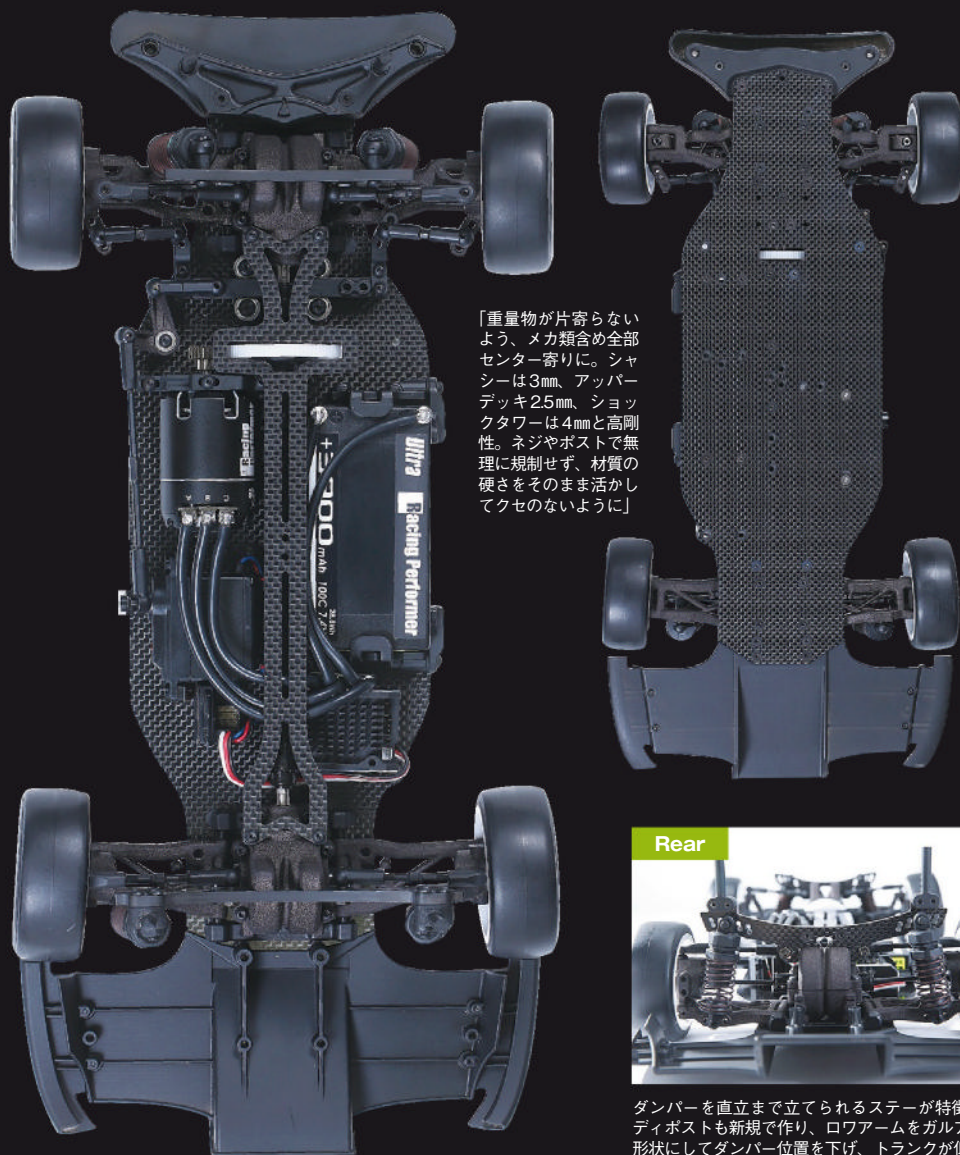
価格 3万9800円+税 (1月下旬発売予定)
問い合わせ/ヨコモ phone 03-5613-7553

YOKOMO
松崎隼人

チームヨコモ・ドリフトリーダーとしてYD-4の開発に携わる。'07年IFMAR電動オフロード世界選手権2WDクラス優勝、'10年同ISTC準優勝。実車でも愛車S14でドリフトを楽しむ。



BRANDNEW
HOT
PRODUCTS

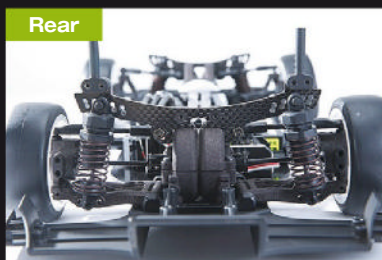


「重量物が片寄らないよう、メカ類を含め全部センター寄りに。シャシーは3mm、アッパーデッキ2.5mm、ショックタワーは4mmと高剛性。ネジやポストで無理に規制せず、材質の硬さをそのまま活かしてクセのないように」

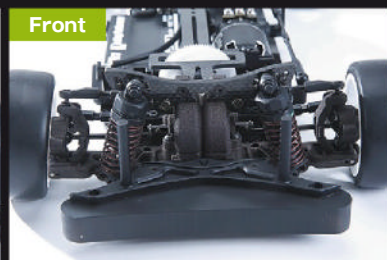
SD系、DIBはベルト駆動ツリーリングのBD5系で、ともに純粹なドリフト専用という位置づけではなかった。そこで、完全新規だからこそできる思いきったことを盛り込んだ、高い戦闘力の素性をもったクルマというコンセプトで開発しました」



ステアリングロッドはクランク側とナックル側の取り付け穴が平行になっており、ここを前後に平行移動させるだけでアッカマン比が簡単に換えられるデザイン。



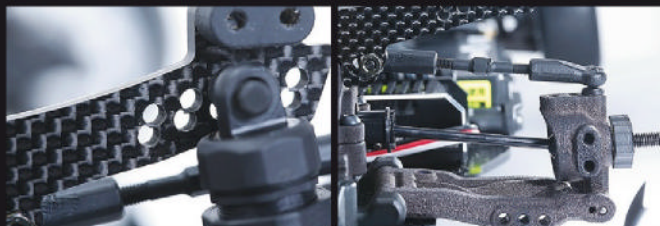
Rear



Front

ダンパーを直立まで立てられるステアが特徴。「ボディポストも新規で作り、ロワアームをガルアーム形状にしてダンパー位置を下げ、トランクが低いボディものせられるようにしています」

「サスマウントはBD7の一体型を使うので、選択肢が増える。車幅を広げたり、車幅を狭めて分厚いホイールを履かせることも。ダンパーはDIB-RSと同一ですが、オプションで新型ダンパーも開発中です」



左/ステア穴は2段に。右/ロワアームやハブも新規。ストローク時にパワーが入っていても足の動きが追従できるよう、ボーンとアームが平行になるまでギヤボックスを下げた。



F1のフロントウイングと錯覚しそうな大型リアディフューザーは「自己満で(笑)。でもせっかくならかっこいいほうがいいし、空力的にも効きそうな形をと思って」



ナロースクラブのナックルを採用。新規ユニバーサルは軸がベアリングの内側に入っており、ストローク時の抵抗を抑制する設計だ。



4箇所のベアリングで支持するスライドドラックを装備。Cハブ仕様としては相当な切れ角。キングピンアングルもつく。従来のCハブ仕様でできなかったことを実現させた試み。

「従来のドリバケよりギヤボックスを2mm低くし、ハイスピード領域での操縦性をアップ。横から見ると、タイヤより高い部分がほとんどない低重心なのも大きな特徴ですね」



ふたつのプラズマ

2
BRANDNEW
HOT
PRODUCTS

空力の革命児を
1/12スケールで
完璧に再現

シャシーは従来のプラズマLmと共通だが、オプションのカーボンパーツを標準装備して性能をアップ。

それまでの常識を覆す“フォーミュラにカウルを被せたGr.Cカー”を実車のイメージそのままにモデル化。

この角度からマシンの低さが理解できる。ローダウンボディに大型リアウイングの組み合わせはR/Cでも有効だ。

KYOSHO PLAZMA Lm JAGUAR XJR-14

価格 3万2800円+税

問い合わせ/京商 phone 046-229-4115

シリーズ最新作は
歴史を変えたCカー

'91年は、実車ル・マン24時間レースなどに使用されるレースカー・グループCの規定が大きく変更された年だが、各メーカーは既存のグループC思想の延長線上にあるマシンでシーズンを戦う準備を進めていた。だが、そんななかでジャガーチームが開発した「XJR-14」は、新車両規定を大胆に解釈し、まるでフォ

ーミュラカーをカウルで覆ったかのような革新的なスタイルで登場。狙いどおり圧倒的な速さをみせてそのシーズンを制覇した。そうした背景と、流れるようなスタイルで人気のマシンが1/12EPカー「プラズマLm」シリーズの最新作として登場。史上もっとも美しいCカーと呼ばれるボディは完璧に再現され、2種類のパープルを使った特徴的なボディカラーもメーカー塗装済みでの販売となる。



実車では独立していたフロントウイングはボディと一体成型だが、シャープな造形によって違和感はまったくない。



ヘッドライト内部はボディ本体とは別成型のパーツで表現。このあたりにスケール感に対するこだわりを感じる。



コックピット内には塗装済みドライバーフィギュアを搭載。これだけでボディ全体のスケール感が大きく向上する。



フェンダーミラーも別パーツにすることによって立体的に再現。取り付けも確実で、実走行の際にも不安はない。

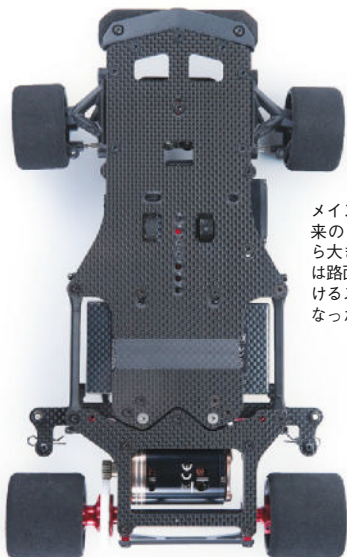


シュノーケル形状のリアブレーキダクトも別パーツ。実際に通風孔は設けられていないが、仕上がりはリアルだ。



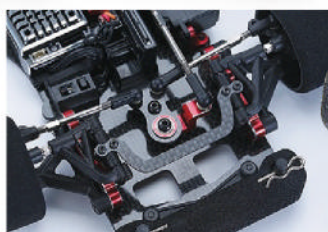
実車の特徴でもあったハイマウントウイングも忠実にモデル化。ウイングステーはモーターマウントに装着される。

レースとリアル、



メインシャーシは従来のプラズマRaから大きく変更。後部は路面との干渉を避けるスリムな形状になった。

実戦参加で鍛えた レース用 NEWマシン



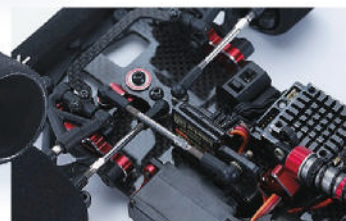
フロントサスの形式は従来型と同じストラットだが、共通パーツはまったくなく、主に軽量化を目的に各部が設計変更されている。



リアのロールを制御するチューブ式ダンパーは、大型化すると同時にクリアランスも見直され、安定した作動を実現した。



従来型に比べてスリムな印象になった新生プラズマRa。リアピッチングダンパーの位置にも注目したい。



ステアリングはセッティングの自由度が大きいクランクタイプに変更されたが、ダイレクト方式もチョイスできる。

KYOSHO PLAZMA Ra 2.0

価格 3万4000円+税

問い合わせ／京商 phone 046-229-4115

操縦性の改善を狙った 大規模モデルチェンジ！

京商が久々の自社製レース用1/12EPレーサーとして11年末に発売したのがプラズマRa。レースでも高い戦闘力を発揮したこのRaをベースに、全日本選手権参戦などによる実戦でのデータをもとに各部をアップデートして誕生したのがこの「プラズマRa2.0」だ。

実際にはマシンを構成するほとんどのパーツが新規に製作され、まったくのNEWマシンとして生まれ変わっているのがこのRa2.0の特徴。フロント／ストラット、リア／センタールンクリンクのサス形式などは従来型同様となるが、サバ搭載位置などのレイアウトをはじめに、各部の形状やサイズなどを見直すことにより、安定性を確保しつつもクイックなハンドリングを発揮するマシンに仕上がっている。

広範囲な セッティングを実現

長さの異なるダンパーエンド（上）やステアリングクランク（下）など、豊富なオプションパーツを用意してきめ細かいセッティングを可能にしている。



すべてを一新した自信のモデルです！

京商の社員ドライバーでRa2.0の開発にも参加した坂本大輔氏によると、従来のRaが安定性重視の設計だったのに対し、2.0はよりシャープなハンドリングの実現を狙って開発されており、実際にそれは達成されているという。



「軽量化やジオメトリーの変更で、従来の安定感はそのままだけに、よりクイックに曲がるマシンになりました。セッティングの幅も広く、自分好みのマシンにできるのも魅力です」（坂本氏）

走りのよさを追求した
高性能スモールシャーシ

谷田部アリーナで取り扱いを開始した『1/28 WARRIOR 4WD RACING CAR (ウォーリア28)』は、名称どおり1/28スケールのコンパクトなEPカーだ。そのサイズこそスモールスケールカーでは一般的だが、注目してほしいのが、

R/Cメカ類やパワーソースの配置は1/10サイズのシャフト4WDツーリングほぼそのまま。この写真では受信機&ESCは未搭載。



4輪ダブルウィッシュボーンサスならではの深いロールでコーナーを駆け抜けるさまは迫力も十分。

全長14cmの 本格スモールツーリング WARRIOR 28



価格1万7000円+税

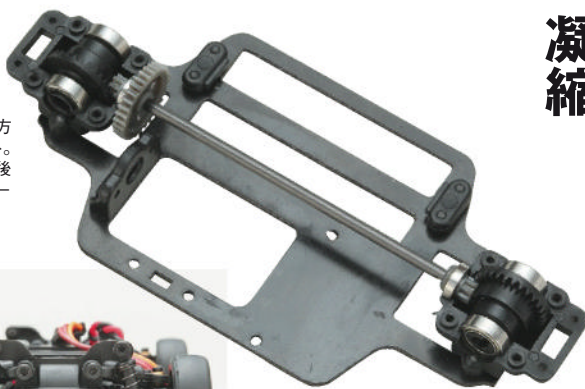
問い合わせ／谷田部アリーナphone 029-836-0914



ウォーリア28の駆動方式がよくわかるカット。センターシャフトが前後ギヤボックスにモーターの駆動力を伝達する。

前後サスペンションはダブルウィッシュボーン。アッパーアームの長さを変えればキャンバール角も変更可能。

サスペンションの制御はスプリングで行われる。ダンパーに見えるのはスプリングガイドで、減衰機構はもたない。



ウォーリア28は、スモールスケールカーにありがちな直接ドライブ方式のリア2WDではなく、前後タイヤが駆動する4WDを採用している。加えて前後にはダブルウィッシュボーンサスを装備、その構成はR/Cツーリングカーの定番ともいえる。サイズが小さいだけに設計上の制約も多かったはずだが、ウォーリア28はそれを感じさせない完成度をみせてくれる。

コンパクトなシャーシに
シャフト4WD+4独サスを
凝縮

メインシャーシはブラックFRP製。バッテリー&モーターの位置を下げる肉抜きも設けられる。

谷田部アリーナに 早くも専用コース登場!



谷田部アリーナでは'15年末からウォーリア28のテスト販売を開始した。本格的な販売の開始は2月の予定だが、すでに谷田部アリーナの施設内にはウォーリア用サーキットも完成している。センタービル2階に作られたカーペットコースはウォーリアの性能を十分に発揮できるサイズでグリップも高い。

オプションパーツ& ツールにも注目!



現在開発中というブラシレスモーター。スピードや走行時間の向上が期待できる。発売時期は未定だ。



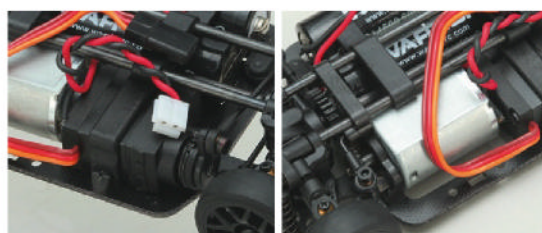
WARRIORのロゴが刻印された専用ツールも用意。ボールデフの調整などにも活躍してくれる。

まるで1/10スケールのツーリングカーをサイズダウンしたかのようなシャシー構成をもっていること。駆動方式はシャフト4WDで、モーターのパワーはセンターシャフトによって前後タイヤに伝達される。

もうひとつの注目ポイントは汎用の受信機が搭載できることだ。サーボ&モーターはシャシーに組み込み済みで、ESCと走行用バッテリー&充電器は専用部品がキットに付属するため、手持ちの受信機を搭載し、ESCやサーボとの配線を行えばすぐに走行可能状態となる。

もちろん走りも本格的だ。キット付属の6・6Vリフェバッテリーとモーターのパワーは十分で、既存のモータースケールカーのイメージを凌駕するスピードをみせてくれる。そして、そのパワーを4WDシステムと4輪独立サスが確実に受け止め、レース用ツーリングカーばりのコーナリングが味わえる。

キットにはマイクロサイズのステアリングサーボとブラシモーターがあらかじめ搭載されている。さらに専用のESCも付属しているため、ユーザーが用意するのは送・受信機のみ。受信機はカー用通常サイズであればほとんど搭載可能なので、バッテリー固定を兼ねた樹脂パーツに両面テープで接着すればメカ積みは完了となる。



マイクロサイズのデジタルサーボ。クラッシュ時の衝撃を吸収するサーボセイバーも装着されている。

シャシー右側に搭載されるモーター。バックラッシュの調整も可能で、前後にはボールデフが装備される。



左/走行用バッテリーは6.6V・600mAhのリフェ。専用USB式充電器も付属する。右/受信機&ESCの搭載例。ESCは送信機の信号を感じ、自動的にセットアップを行う方式となる。

ボディのバリエーションも魅力的

豊富なタイプ&カラーが用意されたウォーリア専用ボディ。軽量なポリカーボネート素材で作られている。

キットにボディは付属していないが、ウォーリア28には魅力的な塗装済みボディが多数ラインナップされているため、これらのなかから選べばよい。左の写真はその一例で、実車をスケールダウンしたタイプからレース用ツーリングまでさまざま。クリアボディも用意される。なお、シャシーへの着脱は専用パーツを使用する。



フロントはボディの強化を兼ねた樹脂製パーツでシャシーに固定する。リアにも固定用のパーツを装着。



フレアパターンが描かれたレース用ツーリングボディ。シャシー固定用パーツの装着はユーザー自身が行う。

Series



ナッツブガイド

Willys

Special Issue

WR-02からGF-01まで おまかせあれ!

'16年最初の特集は待望のウィリーシリーズ!
'15年はシティターボ(WR-02C)とヘビーダンプ
(GF-01)の2台が仲間入り。いまだウィリー人
気は冷めることなく過熱中といったところだ。そこ
で、今月は入門者から上級者までを対象にした、ウ
ィリーの最新のチューンナップ情報をお届けしよ
う。これを読めば、もっとウィリーが好きになる!

photo/A.Kuwayama 桑山 章

特集◎

ワイルドウィリーシリーズ

最新チューン



桑田茂俊さん

365日ワイルドワイリーのことを考えていることから、ついたあだ名が“群馬県のみスターワイルド”。その他の趣味はフライトジャケットと特撮モノ。仲間の面倒見もいい兄貴肌な一面ももつ熱血漢。

ぜんぶ
マイワイリー

CHAPTER

1



WR-02チューンナップの定番&裏技

ワイルドワイリー2を さらに楽しく NOトラブルに!

サーキットをまるでツーリングカーのように走るワイルドワイリー。

そんな“よく走り&扱いやすい”ワイリー制作の基本テクを紹介する!

photo / K.Shimada 島田健次

ノーマル状態のワイリーにひと手間加えるだけで性能UP
特集を構成するにあたり、まずはワイリーの基本を押さえることにした。それは、NOトラブルワイリーの作り方だ。それを教えてくれる人として、本誌が白羽の矢をたてたのは、群馬県のみスターワイルド、こゝと桑田茂俊さん。上の写真をみればわかるように、ワイリー大好き人間の桑田さんは超マニアックな上級ノウハウから定番技、そして裏技まで豊富なノウハウをストックしている。さっそくですが、ワイリー制作の基

本を教えてください!
「極端なショートホイールベースや高重心によるジャジャ馬的な部分はワイリーの魅力。でもそれとは別にサーキットで走れてしまうマシンだったら、それはそれで魅力的だともいいませんか? ただワイリーって自分でキットを組んだものと、完成済みのXBを比べても、実はそんなに差はありません。でも、よく走るマシンにするには、ノーマルの状態からひと手間加えるだけなんです。知っておきたい定番テクから、裏技的なものまで、ワイリーチューンの基本を解説していきますよ」

取材協力店 ワイリーの聖地!? タムタム大宮店

岩槻ICを降りてすぐの場所にあるショッピングモールPatria東大宮の3Fに店舗を構えるタムタム大宮店。その屋上にはEP専用サーキットを完備。頻繁にワイリー系レースを開催し、昨今のワイリーブームに火付け役でもある。今では聖地と化しているとか!



ここで題材にしたのはXBのワイルドワイリー2。タムタム大宮店はキット、XBとも膨大にストック中。

晴れた日はとても気持ちいい屋外サーキット。問い合わせ/タムタム大宮店 phone 048-688-9666



この企画のために桑田さん自らワイリーをお買い上げ! タムタム大宮店の名物定員「MC マツ」も本企画に期待大の様子。

俺に
任せろ

お願い
します!





シリコンオイルを噴射した
ら手で揉んでなじませる。
桑田さんは時間があればひ
と晩漬け置きすること。と



シリコンオイル塗布のやり方。袋に
ハサミで切れ目を入れ、オイルのノ
ズルを差し込み噴射する。これなら
手や机を汚さずに注油が可能だ。



これが
ワッシャー

ノーマルマシンのようにしたいの
で、シリコンオイルは飛散しに
くい粘度の高いものを使用。桑
田さんはバイク用を使う！



WR-02に使える1150
ベアリング。OP.1579
1150ベアリング (16
個) 価格1600円+税

定番&裏技
01

ベアリングは 追加注油で長もち

ワイルドウィリー2のシャシーである
WR-02系キットにはボールベアリング
は付属してこない。そのため別途1150
サイズのボールベアリングを14個用意
することでスムーズかつ高効率な駆動系
にすることができる。その際にそのまま
装着するのではなくひと手間加えるのが
桑田流。そして桑田流は耐久性重視仕様。



上ノまずダンパーのシャフトにオイルを一滴さす。
シリンドー部近くに注油すべし。下ノシャフトを
何度かシリンドーに出し入れしてなじませる。す
ると、スルスルでスムーズな動きのダンパーに！



ダンパーオイルを使用。銘柄は特にこだわらない。
ここではおそろく多くのユーザーが持っている
と思われるタミヤのダンパーオイルを例に出す。



キット標準のフリクションダンパー。
普通に遊ぶ分ならこのままでなんら
問題はないが、ひと手間かけるだけ
で、簡単に性能をアップさせられる。

定番&裏技
02

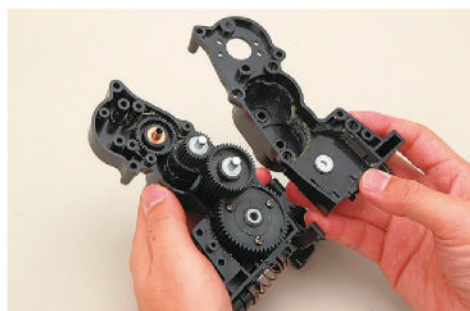
オイル一滴で ダンパーを スルスル化

ノーマルのダンパーはオイル注入式では
ない。摩擦を利用するフリクションダン
パーだ。当然オプションパーツのCVA
ダンパーなどのオイルダンパーのほうが
性能はいい。かといって、いきなりオブ
ションパーツに交換するのもコストがか
かる。そこで紹介するのが、フリクシ
ョンダンパーの簡単チューニング術だ。



②古いグリスをウェスで拭く

ポイントには各ギヤに塗布されているグリスを拭き取るこ
と。特にデフギヤの中は要注意。写真下のようにグリスが
固形化している場合があり、このような状態ではグリスが
な駆動は期待できないからだ。ウェスで拭き取る。



①ギヤケースを分解する

キットで購入した場合も、ギヤボックスは組み立て済みなのがう
れしい点。しかし、ここではそれをあえて分解してしまう。ネジ
を外すとモノカ状のギヤケースを写真のように割ることができる。

③用意するグリス2種類

ここで使うのはセラミックグリスHG (価格480円+税) と
アンチウエアグリス (価格500円+税) のふたつ。どちら
もR/Cでは必須アイテムなので購入して損はない。



④デフケースにはアンチウエア

デフケースの中にアンチウエアグリスを写真のように
7〜8分目ほど入れる。これでLSDと似た効果を出す
ことができ、コーナリングの優れたマシンになる。

定番&裏技
03

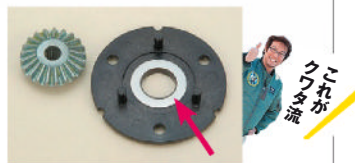
塗布済のグリスは 拭き取って 再塗布せよ

WR-02シリーズのキットを入門者にも
安心して進められる理由のひとつに、ギ
ヤボックスが組み立て済みであることが
あげられる。ただし、それをそのまま組
み込むのではなく、あえてひと手間かけ
ることでポテンシャルを引き出すことが
できる。高効率グリスに変更するだけで
スピードアップするチューンナップだ。



⑤ギヤにセラミックグリスを塗布

上ノギヤボックスジョイントにセラミックグリスを塗り、デフのジョイ
ント差し込み口に挿入し、組み込み前にグリスをなじませておし。下ノ
各ギヤに塗布。歯フランなど各ギヤに行き渡らせること。おし。



クワタの裏技! ワッシャー追加術

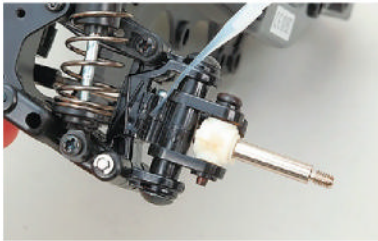
アンチウエアグリスを入れる前にひと手間! ノ
ーマル状態では9mmワッシャーは1枚デフケース
に入れることになっている。これをもう1枚追加
すると、デフ機能を弱めることができる。9mmワ
ッシャーはタミヤカスタマーサービスで購入可能。
12300310 9mmワッシャー (1枚) 120円+税

定番&裏技 05 サスアームとCハブも瞬着で補強

パーツの剛性をアップさせて、激しいアクションによる破損を未然に防ぐようにする。使用する箇所はサスアームとCハブ。どちらも分割式のパーツなので、ここに瞬着を流し込んで一体化させてしまうのだ。接着するだけだが、強度は確実にアップする。



フロントアーム、リアアームともに分割式なので、ネジを締め込み終える直前に瞬間接着剤を流し込む。

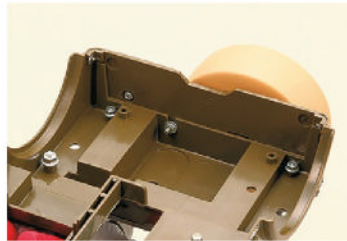
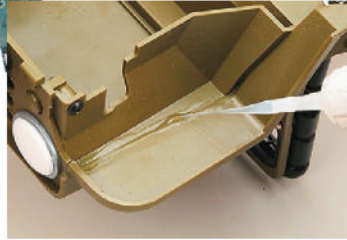


もうひとつがCハブ。写真では組み立て後に流し込んでいるが、キットの場合は組み立て時に瞬着を流しておこう。

定番&裏技 04 樹脂ボディは瞬着で補強する

ワイルドウィリー2は樹脂ボディで、各パーツはネジ留めされている。しかし、飛んだり跳ねたりといった走行を繰り返していると、当たり所によっては割れてしまうことがある。そこで瞬間接着剤で補強しておこう。

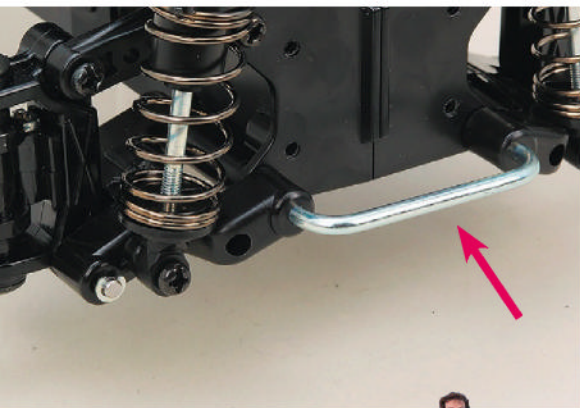
ワイルドウィリー2



使い方はいたって簡単。ワイルドウィリー2のボディの分割されている箇所に瞬間接着剤を流し込んでいくだけでOKだ。注意したいのは、低粘度タイプの瞬着は浸透性が高いので、つい流し込んでしまい溢れてしまうことがあるという点。軽く流し込むだけでよい。



使用する瞬着は模型用でもいいが、ここではタイヤを貼る時に使う低粘度のものを使用する。OP.1511ゴムタイヤ用接着剤 価格900円+税



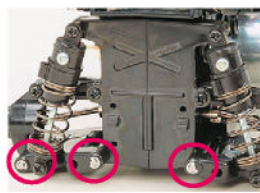
U字シャフトはサスビン化せず、残しておくのが桑田流。このU字シャフトをなくすと、ジャンプ後の着地時にシャシーと路面が触れてしまい、サスアームが削れてしまうからだ。



これがウツタ流



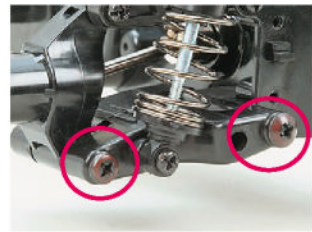
用意するのはOP.301 TL-01 ステンレスサスシャフトセット（価格400円+税）だ。TL-01用だが、WR-02にも使用することが可能。



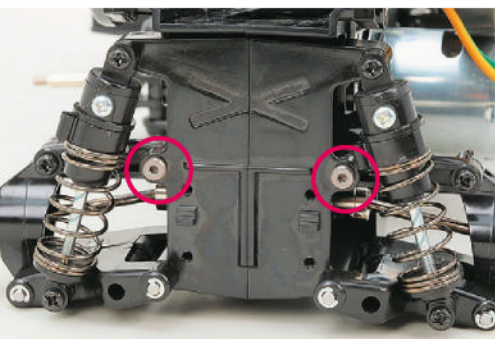
リア部分。サスアームをスクリーピンで留めていた部分をすべて交換する。サスビン化することで、サスアームの動きは見えるほどスムーズになる。

定番&裏技 06 サスシャフトのチェーン時の注意点

サスシャフトの桑田流チェーンを紹介。ステンレスサスシャフトセットを使い、ノーマルのスクリーンネジ式からEリングを使用した取り付け方法に変更するが、フロントのサスアームとシャシーとの連結部はノーマルのまま。あえて変更しない、メリハリが大切なチェーンナップだ。



ノーマルの状態がこちら。スクリーピンでサスをとめてあるので動きはシブめ。これをスムーズに動かすチェーンを行う。



アッパーアームの取り付けビスを、オプションの段付きビスに変更完了！ スムーズな動きだけでなく、見た目もカッコよくなり一石二鳥。費用対効果の大きいチェーンナップなので、ぜひお試しを。

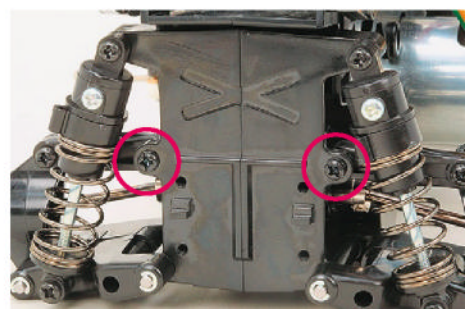


『OP.1409 ローフリクション3×14mm段付ビス（4本）』。表面に潤滑メッキを施してあり、よりスムーズな動きを実現する。取り付け用六角レンチも付属。価格600円+税

定番&裏技 07 アッパーアームの緩みを防止する

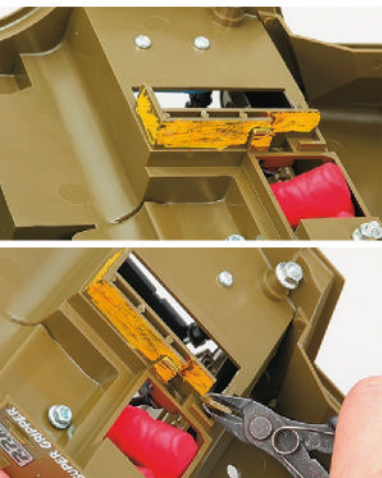
次は裏技をひとつ。ここは盲点というべき箇所だが、下の写真の赤丸で囲ったアッパーアームの取り付けビス。走行時に緩んでしまい、それに気づかずサスアームをガクガクさせながら走らせている人が多い。マメにチェックをするのもいいが、ここは緩みにくいビスに変更しておくのが得策だろう。

知らないうちに緩んでいるアッパーアームの取り付けビス。ここが緩んでしまわないよう、あらかじめ予防策をとっておこう。



①ボディのリブをカット

ボディを裏返すと、リブが突起になっており、これがシャシーと干渉してしまいボディを低くマウントすることができない。これを思いきってカットしてしまう。



カットする箇所をマーキング。その後はニッパーで地道にカットしていく。カットした時に破片が飛んでくるがあるので注意しながら行うようにすること。

定番&裏技
08

クワタ流 ローダウンマシン



ワイルドウィリー2は重心が高く、コーナリング時にステアリングを誤ると転倒することがある。それがウィリーのおもしろさのひとつだが、ここではローダウン化(低重心化)して転倒しにくいマシンに仕上げてみよう。ボディを低くマウントしたウィリーは見た目もクール。走りにもこだわりの一興だ。

左が完全フルノーマルのワイルドウィリー2。右が桑田さんが手掛けたローダウン仕様。グッとボディを落とし込んでいるのが見てとれるだろう。

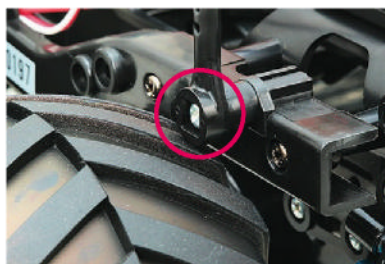


ノーマル

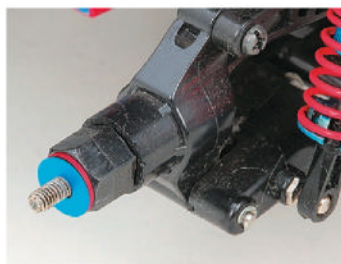


ローダウン

②TRFダンパーを装着。ひと手間加えると見違える!



最大のポイントはここ! TRFダンパーに換装し、シャシーも低くした。写真右のようにフルボトムさせると、ボディポストの取り付け部分とタイヤが引っかかってしまうのだ(写真左)。

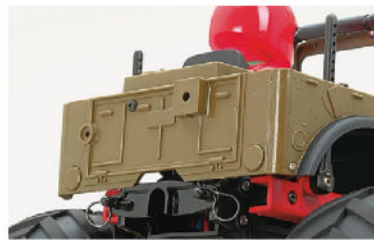


タイヤを外側に突出したワイドトレッド化で問題は解決! 1・5mmのシムを入れることで、なんの弊害もなくシャシーのローダウン化は成功!



ボディポストの取り付け部分を斜めにカットし、タイヤに干渉しないようにする。しかし、フレームには触れてしまったまま...

③リアのスペアタイヤなどを外す



上がノーマル。下がローダウン仕様。ジャンプの着地時に路面に引っ掛かり転倒することを防ぐため、スペアタイヤを取り外している。またバッテリーホルダーもマフラー型の突起物がないシティ用に変更している。これらはあくまで桑田さんのこだわり。



④外れない! ガタつかない!

ネジ部分が深く入り込んでいるので、激しい走行時でも緩みにくく、ガタが出にくい。こうした工夫がストレスフリーの走りを生む。



⑤装着時に グリスを塗布

取り付け時にはセラミックグリスをネジ部分に薄く塗布。タッピングペーストがわりで、締め込み時の摩擦熱でパーツが割れないようにできる。



①オイルダンパーは必需品

樹脂ボディのCVAダンパー(左)とアルミボディのTRFダンパー(右)。とりあえず装着するだけでかなり安価なCVAのほうを勧める。



②取り付け ビスを別途用意

ダンパー付属のピロボールは右の短いタイプ。だがネジ部分が短いため、緩みやずい。そこで左のOP.969の5×8mmに変更する。

オプション パーツの ダンパー 取り付け時に 注意



最初に装着したい大物オプションパーツはオイルダンパーだろう。ノーマルのフリクションダンパーとは異なるしなやかな走り心地は、一度使ったら手放せないほど。このすばらしいパーツの性能を十二分に活かすための裏技を紹介する。わずかなコストと手間をかけるだけのことで誰にでもお勧めだ。

そつきたかといいたくなる
アイデア満載のカスタム

右がノーマルのVWタイプ2、左がロングホイールベース（以下LWB）のカスタムを行ったVWタイプ2だが、読者の皆さんはどちらが好みだろうか？「個人的にはLWB版のほうがカッコいいんじゃないかって思ってますよね。ボディを装着

してもまったく違和感がないし、なんかこうノーマルよりも見た感じがしっくりくるっていうか（笑）」そう語るのは、LWBカスタムを考案したやまさきたかゆきさん。一昨年前のタミヤフェアでX-BのVWタイプ2を購入後、「なにかできないかなあ」とマシンを眺めている時にアイデアが浮かんだのだという。



こちらが
ノーマル
車両

上の2台のVWタイプ2、
違いが何だかわかりますか？

3250円で
できる

WR-02 ロングホイール ベース化計画

他の人とは違うウイリーカスタムがしたいのなら、ここで紹介する
ロングホイールベース化がお勧め。安心して下さい、安くあげますよ！

special thanks to pdc_designworks

text / F.Kato 加藤文晶 photo / T.Hayashi 林 敦彦 A.Kuwayama 桑山 章

グッド
アイデア
でしょ？



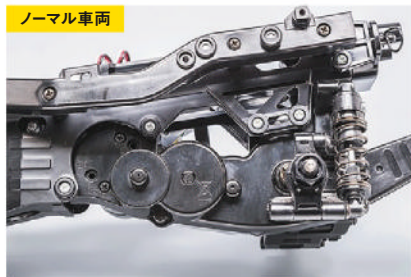
考案したのはこの人！

やまさきたかゆき

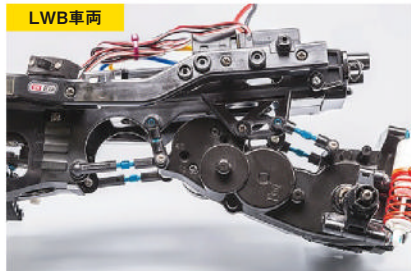
zoomerやApeといった若者に人気を博したオートバイのデザインを担当した元本田技術研究所のプロダクトデザイナー。現在はpdc_designworksを立ち上げて工業分野からファッション分野まで幅広く活躍中だ。

まずはノーマル車両とLWB車両との違いをチェック！

ノーマル車両



LWB車両



ノーマル車両はギヤボックスを片側4本のビスを使用してメインフレームに固定するが、LWB車両は片側1本のビスでギヤボックスとメインフレームをつなぎ、あとは本タインバックルロッドを介して固定する。

ノーマル車両

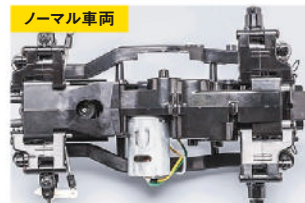


LWB車両



ギヤボックスが後ろに移動したことにより、ヴィジュアル的にはやや違和感もあるが「これもカスタムマシンって感じでカッコいい」とやまさきさんは語る。

ノーマル車両



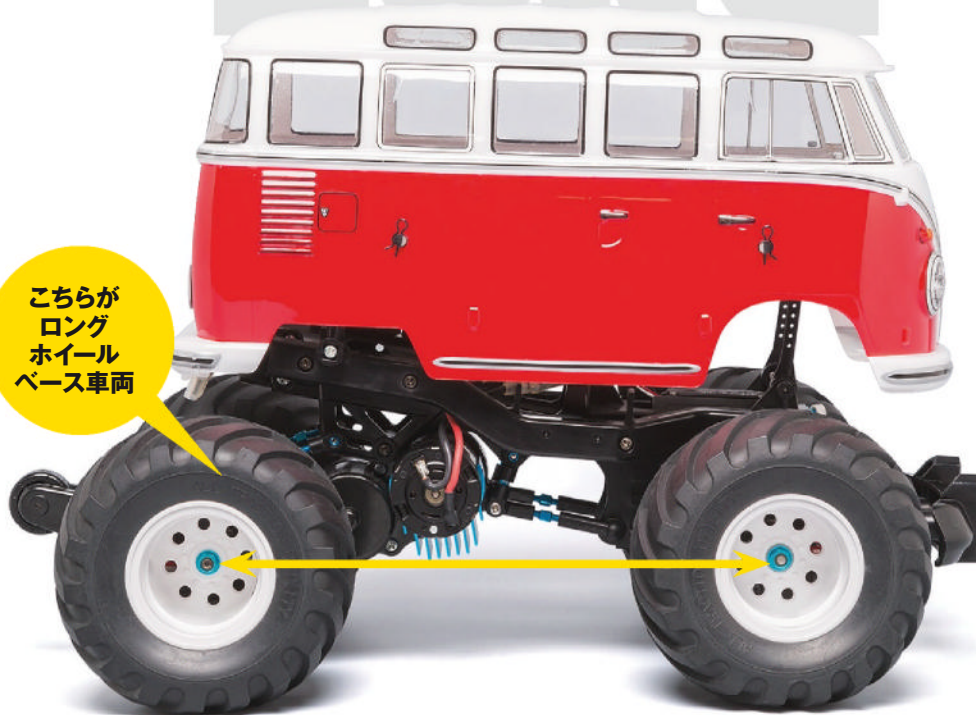
LWB車両



どのくらいLWB化になるのかといった具体的な数値は出していないが、目測ではおよそ540mmの直径ぶんだけギヤボックスが後ろに移動していることがわかる。

LONG

こちらが
ロング
ホイール
ベース車両



「マシンとにらめっこしていた時に、このギヤボックスって後ろにズラせるんじゃないかって思ったんです。手持ちのパーツでああでもない、こうでもないってやってるうちにできちゃった(笑)。ギヤボックスをタインバックルロッドで後ろにもっていつているだけだから、剛性面で心配があったけど、標準の540ターボも、ワイジュアルもノーマルから一変する。だったら……やるっきゃないっしょ！」

7種類のタミヤ製パーツがあれば ロングホイールベース化が可能になる!

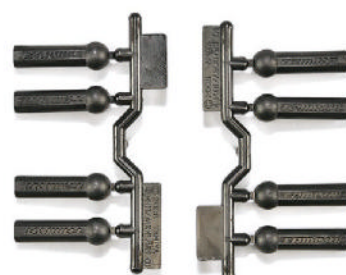
LWB化で必要となるタミヤ製のオプションパーツ&スペアパーツは写真に示すこの7種類だけ。ただし、以下のパーツ以外に3×8mm(8本)、3×12mm(2本)、3×16mm(2本)の丸ビスが必要になるので、あわせて用意しておこう。



SP-797
5mmアジャスター(ショート)
価格150円+税
※8個すべてを使用



SP-953
6mmアジャスター(16個)
価格300円+税
※16個のうち2個を使用



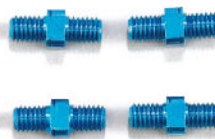
SP-1283
5mm強化アジャスター(8個)
価格300円+税
※8個のうち2個を使用



OP-539
φ5.5mmアルミスペーサーセット
価格600円+税
※3mm×4枚、2.5mm×4枚、0.5mm×2枚使用



OP-640
5mmアルミボールナット(ブルー・10個)
価格600円+税
※10個のうち8個を使用



OP-892
3×10mmアルミターン
バックルシャフト(4本)
価格500円+税
※4本のうち2本を使用



OP-1248
3×23mmアルミターン
バックルシャフト(2本)
価格400円+税
※2袋(4本)使用

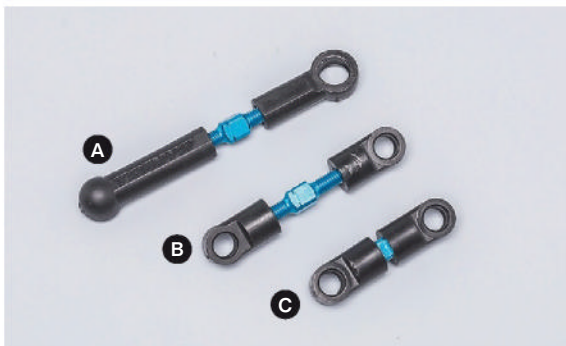
数時間あれば完成する 誰でもできる 組み立て解説

ここからはWR-02をLWB化するための、より具体的な組み立て作業&手順を解説する。とはいえ、以下に掲載している写真はポイントを絞ったものとなっているため、P22に掲載したビフォー・アフターの写真を完成時のイメージととらえて

作業を進めるのがベストだ。作業はざっくりいえば7工程だけ。手慣れた人なら1時間、作業に不慣れた人でも半日あれば完成させることができる比較的イージーなものだけに、ぜひともチャレンジしていただきたい。

2 3種類のターンバックルロッドを各2本作る

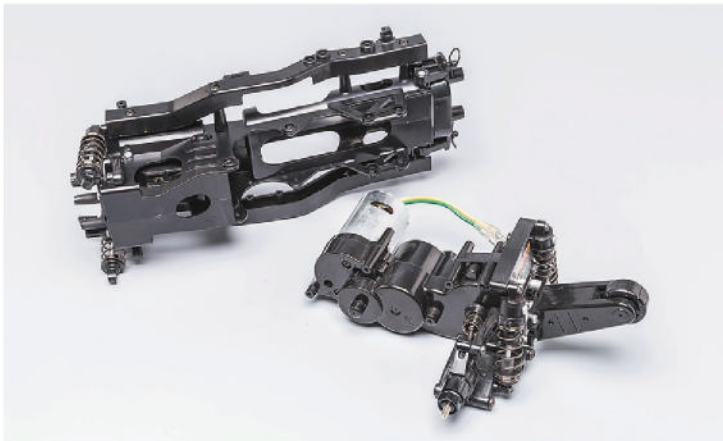
(A) 3×23mmアルミターンバックルシャフト+5mm強化アジャスター+6mmアジャスターを2本、(B) 3×23mmアルミターンバックルシャフト+5mmアジャスター（ショート）×2個を2本、(C) 3×10mmアルミターンバックルシャフト+5mmアジャスター（ショート）×2個を2本製作する。



各ロッドの長さは(A)が56mm、(B)が41mm、(C)が29mmとし、最終的には現物に合わせて微調整を行う。

1 メインフレームからギヤボックスを取り外す

P22で説明したようにギヤボックスは片側4本のビスでメインフレームに固定されているので、このビスを緩めれば下の写真のようにギヤボックスをメインフレームから取り外すことができる。



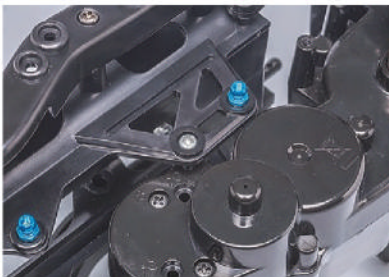
5 (A)のアジャスターに スペーサーを圧入

工程②で組み立てたターンバックルロッドのうち、(A)のアジャスターに3mmのスペーサーと0.5mmのスペーサーの2枚を圧入する。



4 ギヤボックスを メインフレームに取り付ける

メインフレームとギヤボックスを直接固定するのは下の写真で示す1箇所のみ。ビスにはもともとギヤボックスの固定で使っていたものをそのまま使用する。



3 メインフレームに アルミボールナットを取り付ける

アルミボールナットを3×8mm丸ビスで固定する（片側3箇所）。なお、○印で囲っている箇所は座ぐり穴になっているので、アルミボールナットの下に2.5mmスペーサーを入れてかさ上げすること。



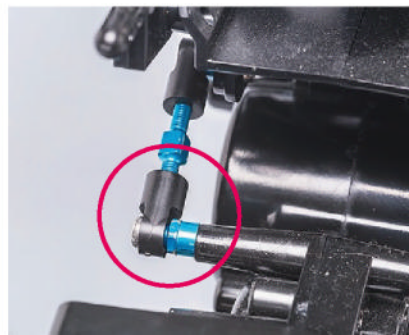
6 2本のロッドを連結してギヤボックスを固定



(A)と(C)のターンバックルロッドの片側を、メインフレームに取り付けた前寄りの2箇所のアルミボールナットに固定。その後、左の写真のように(C)のアジャスターにアルミボールナットを圧入し、(A)のターンバックルロッドとギヤボックスを3×16mm丸ビスで共締めする。

7 (B)のロッドで ギヤボックスを固定

(B)のターンバックルロッドの片側をメインフレームに取り付けた一番後ろのアルミボールナットに固定。もう一方のアジャスターはアルミボールナットを圧入し、ギヤボックスとの間に3mmのスペーサーを挟んで3×12mm丸ビスで固定する。



LWB化のための作業はたったこれだけ！しかも、作業に要する時間も手慣れた人なら1時間もあればよいはずだ。

完成!



今月号の
表紙マシンは...

見た目以上に手の込んだ 独創性溢れるカスタム!



こちらは先月号の連載で発表したワイルドダンプの完成図。ボディカラーの変更も行っているが、それ以外は完成図が忠実に再現されていることがわかるだろう。



やまざきさん命名の“ワイルドダンプ”は、前号から始まった新連載の「ヘンタイ養成講座」で製作を発表した1台。細かく手を入れたボディもさることながら、「イエローボディのカラー変更が大変だった」と語ったやまざきさん。それもそのはず、作業はプライマー処理(パテ部分)→シルバー塗装→ヘイズグレイ塗装→パールクリヤー塗装→クリヤー塗装という多くの工程を経ているのだ。最後にやまざきさんからのメッセージをお届けしたい。「下地の黄色は厄介だから気をつけろ!」

大径タイヤをキャタピラに変更したことでシャーシがより目につくように。そのため、「シャーシもカラフルにしたい!」とはやまざきさん。今後はシャーシ塗装も予定している。

Before



After



「これに付け替えると走りがどうなるかが楽しみ!」と、やまざきさんもオプションNo.1のGF-01用キャタピラに興味津々!

全体のヴィジュアルをミニ四駆のマンモスダンプに近づけるためにボディ、荷台、バンパーをナロー化。各パーツをハンドソーでまっぴらつにカットして断面を整えた後、裏からプロ用アロンアルファで補強接着して、パテを使用して合わせ目を修正している。



ボディの位置、荷台の位置、車高をノーマルから変更・微調整することによって見た目のバランスも整えている。

Before



After



荷台もミニ四駆の形状に合わせて変更。ノーマルと比べると荷台位置も似て非なるものになっているので注目! 作業の途中で荷台を落としてイチからやり直したつらい思い出も……(笑)とはやまざきさん。

4WDワイリーマシンを徹底チューン!

TAMIYA GF-01 チューンナップ ガイド

高い走破性をもつ4WD駆動のGF-01シャーシ。
WR-02とは兄弟車種なので似ている部分も多い。
ここでは、GF-01ならではのチューンナップを紹介する。

photo / N.Murakami 村上修子 T.Hayashi 林 敦彦



4WDを採用した
タミヤワイリーシ
リーズの末っ子。
つい最近ヘビータ
ンプという兄弟車
種が発売された。

より安定した走りをゲット!
パフォーマンス仕様もOK

兄弟車種のヘビータンプが登場したことで、俄然盛り上がりを見せている4WDのワイリーマシンGF-01シリーズ。安定走行が可能な4輪駆動を採用しているため、チューニングする必要性を感じない人も多いだろうが、工夫次第で今までは違った走行特性を楽しむことができるようになる。

特に左のページで紹介するフロントワンウェイ化とフロントデフロック化はぜひ試してもらいたいたチューン。そして普通ではない楽しみ方をしたい人は、リアデフロック化に挑戦していただきたい。どのような走行特性になるかというと、ワイリー走行時の挙動がビシッと安定するのである。エクストリームなパフォーマンスをしたい人に向けた仕様なのだ。



構造はWR-02に似ているが、サーボをサイドに配置するなどの特徴をもつ。またタイヤも変更されている。

Tune Up!

02

フロントデフを重デフ化 安定性をUP!

P19のWR-02でも解説したが、GF-01の場合アンチウエアグリスをデフに入れる“重デフ化”をRCW流ではフロントデフに行く。4WDのGF-01は前後のデフの“重さ”を調整すると、さらに安定した走行が可能になる。これはオンロードツーリング同様の。



OP.439
アンチウエアグリス

熱による飛散が少なく、温度による変化も少ない特性をもつ。他のR/Cカーにも使えるので1本あると使いまわしがきく。



グリスは溢れるほど入れる必要はない。どちらかといえばフロント側を重デフ化することをお勧めする。



チューブ式なので、そのままデフケースの中にグリスを注入していく。入れる量は左写真を参照のこと。

Tune Up!

01

GF-01の多段ギヤは フッ素オイルでスルスルに!

ギヤにはセラミックグリスを塗るのが定番だが、ここではちょっと変わったグリスアップの方法を紹介。GF-01のように複雑にからみ合った多段ギヤの場合、グリスが逆に抵抗になってしまう場合も。そこでフッ素系のオイルで徹底的にフリクションを減らしてみる。



WAKO'S
フッ素オイル105

使い方は簡単。ギヤの歯に向けてシュッとひと吹きするだけ。たったこれだけで回転時の抵抗を減らすことができる。



GF-01のギヤボックスの中身。多段ギヤを使用したドライブレインの4WDシステムは複雑そのもの。



Tune Up!

04

フロントデフロックで 加速&制動力をUP!

右ページ02で紹介した“重デフ化”をさらに進化させたのが、フロントのデフロック化。フロントデフロック、リアギヤデフというのはハイエンドツーリングと同じ構造。効果は加速がよくなり、よく曲がるマシンになり、フルブレーキング時の車体も安定する。

OP.790

ユニバーサルシャフト
用カップジョイント
(TT-01・DF-02)



注意したいのはカップジョイント。こちらもTT-01用のものを別途用意する必要がある。

SQUARE
STD-50H
アルミ
デフロック
ハブ



こちらはタミヤのTT-01用だが、GF-01とTT-01のベベルギヤのサイズは一緒なので使用可能。



裏技だがこれをリアにつけるとウイリー時の姿勢をキープしやすくなる。ウイリー好きはリア側でお試あれ。



装着するとこのとおり！ピッタリとケースに収めることができる。あとはフタを閉じれば完成だ。

Tune Up!

03

フロントワンウェイで 超クイック仕様に

ワンウェイというとツーリングカーに使用するものというイメージだが、ところがどっこいGF-01にも使うことができる。フロント側にワンウェイを装着すると、まるでタックインのようなクイックなターンが可能になる。キビキビとした走りをしたい人にお勧めだ。



OP.200 4WDフロント
ワンウェイユニット

TA03系に使用するワンウェイユニット。説明書にはTG10とTA03の取り付け方が書いてあるが、TA03のものに従おう。



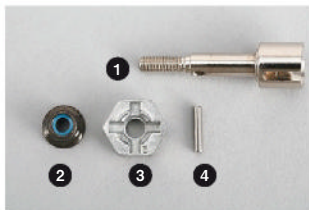
このようにピッタリと組み付けることができる。デメリットはフロント側のブレーキが効きにくくなり、サーキットで走行する際は難しく感じるのだ。

Tune Up!

05

フロントタイヤのスリック化で ハイグリップ路面も転倒知らず

2 用意するパーツ類



次は用意するパーツ。とはいっても、R/Cカーのキットに入っているものでOK。①アクスル。②六角ナット。③ハブ。④アクスルピン。これらはこの次の工程である「電動ドリルのサンダー化」で使用する。

1 用意する工具類



スリックタイヤを制作するために必要な工具を紹介。①電動ドリルを固定するためのガムテープ。②電動ドリル（安価なものでOK）。③各種ヤスリ。サンドペーパーではなく、金ヤスリなどを。④模刻用のニッパー。



これが純正のVブロックタイヤをスリック化したもの。まるでアフターパーツのような仕上がりが、全部手作業によるもの。

3 電動ドリルをサンダー化



電動ドリルをサンダー化するために、②で用意したパーツを組み込む。①電動ドリルのチャックにアクスルを入れる。②アクスルピンを差し込む。③ハブを装着。④最後にタイヤをハブで固定し、六角ナットで締め込めば完成。次から研磨作業に突入！



5

ニッパーでトレッドをカット

次にトレッド面の出っばりを、ニッパーでカットしていく。すべて研磨で削り取ってしまうことも可能だが、それだとあまりにも時間がかかってしまう。大まかでは済まないでトレッドパターンをカットしておく。

4 タイヤは必ず接着する



研磨作業の前に事前準備から。ウイリー系のタイヤは接着しない人も多いが、スリック化の研磨作業のためにしっかりホイールとタイヤを接着しておくこと。

7 トレッドを削り落とす



さっそく作業開始！ P27の③で電動ドリルにタイヤを装着したら、後は回転させて金ヤスリで削るだけ。トレッドパターンをすべて削り終わればスリックタイヤの完成だ。ちなみに1個制作するのに30分ほどかかった。気長にチャレンジ！

6 電動ドライバーを固定する



テーブルに電動ドリルをしっかりと固定する。写真のように2箇所ガムテープで留めただけだが、振動でブレるなどの不具合は生じなかった。削りカスが大量に出るので、作業は屋外で行うこと。その際もビニールシートなどを敷いておくこと。

タイヤの マメ知識

スリックとノーマルの違い

スリックとノーマルの特性の違いを下図で示す。ノーマルはハイグリップなので、路面をとらえる力が強く、それが転倒する原因に。スリックは逆に転倒しにくい、グリップが弱くスピンしやすいというデメリットも。GF-01はフロントのみスリックにするとバランスがいい。

スリック



- 転倒しない
- × スピンしやすい

ノーマル



- 加速型
- × 転倒しやすい



8

スリックタイヤの完成



完成したらマシンに装着！ まるでフォーミュラカーのような極太スリックタイヤも迫力満点。スリックにしたことでノーマルに比べてグリップ力が弱まるので、ハイグリップ路面での走行が今よりもっとイージーになる！

GF-01クローリング
楽しいよ!



GF-01ユーザーの間でひそかに流行中デス!

TAMIYA GF-01 ロッククローラー化計画

どこで走らせても楽しいウィリーシリーズ。
ロードでOK。もちろんダートだって問題ナシ。
さらに4WDのGF-01なら岩場でもOKだという。
さっそくユーザーの集まるスポットに取材へ行った。

text / Y.Hosaka 保阪庸介
photo / H.Yoda 依田裕章

4WDだから
岩山だって
登れるのです



君、小さくて
カワイイね!



このサイズが
いいでしょ?

奥にあるのが1/10
の「CR-01」シリー
ズ。そして手前にあ
るのがGF-01。この
大きさからくるお手
軽感。とってもおも
しろそうでしょ?

切った貼ったの加工？
それはまったく必要なし！

GF・01をクローラー化……かなり大きなプロジェクトのように感じるかもしれない。しかし、伝道師・池田さんからご教授いただいた内容は、手軽すぎて拍子抜けするほど。「ロードだけに留まらない、マルチパーパス車として開発されたのでは？」と勘ぐってしまいました」と池田さんが語るように、シャシー、特に足周りの基本設計はクローラー化の素材としてはうってつけ。

走行性能はさすがに格格的なクローラーにはかなわないものの、ちょっとした岩場、河原で手軽に遊ぶには十分すぎるほどのパフォーマンスを発揮するGF・01クローラー。今までのクローラーのイメージを覆すキョートさに注目！

GF-01クローラーの先駆者が極意を伝授



池田貴史さん

火付け役はこの人「WILD WILLY2 MANIAX」の主宰者である池田さん。もともとはタミグラなどでGF-01を使用していたが、これをクローラーにしたら？とひらめいたそうだ。「手軽で飽きず、それでいて走破性にもこだわり、見ていて楽しい！」という欲ばりなコンセプトを実現するために、今も試行錯誤している。

GF-01クローラー化計画 必要不可欠な3項目

これが基本！

その1 CC-01用タイヤとフロントホイール重量化



タイヤはCC・01用のソフトコンパウンドがオールマイティでお勧め。ホイールもCC・01用で、トラクションアップのためにフロントホイールにウエイト（片輪100g）を装着。

その2 前後のデフは完全にロック



写真のようにベベルをすべて片側に寄せてしまえば、粘土など用意しなくても簡単かつ確実なデフロックができる。トルクの強大な低ターンモーターを使っても安心だ。

その3 ダンパーは種類よりも“全長”にこだわる



悪路走破性を上げるため、限界までダンパー長を伸ばすのがキモ。TRFシリーズオフロード用ロッドエンドを流用するだけで、ここまでのストロークを確保可能。

CVでもTRFミニダンパーでもCC・01用でもどれでもOKとのこと。ダンパーオイルもそれほどシビアにこだわる必要はない。肝心なのはダンパーエンドを長くすることのみ！



気の合う仲間とワイワイ楽しむ



スケールクローラー遊びの定番“パレード”をすると、さらに絵になる。池田さんたちは木製の自作ハシゴを用意するという芸の細かさ。

さらなる走破性アップのコツ その3

M-05Ra用フロントナックル

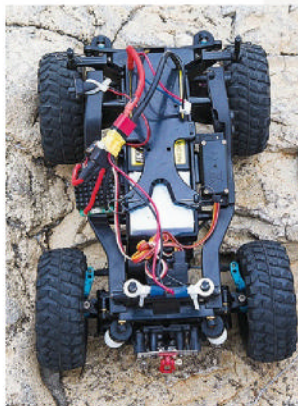


ノーマルのナックルではタイロッドがシャシーと干渉するので、これを防ぐためにM-05Ra用のフロントナックル (SP.1425 M-05Ra Fパーツ) に換装。あわせてキングピンをTA04用 (SP.882) に変更する。

さらなる走破性アップのコツ その4

ショートリポバッテリー

搭載するバッテリーはショートリポ。その理由は重量バランスの調整を行うため。ショートリポは軽量なためシャシー上部にあっても余計なローリングが少なく、安定したクローリングが可能という点から。



モーターは
高ターン数が
GOOD

標準の540モーターやレースユースのモーターはトルク不足ゆえ、ターン数が大きいほどよい。90~120Tというモーターも視野に入れてOK。

GFクローラー 愛好家SNAP!

取材協力
感謝です!

取材地は千葉県若洲海浜公園。通称・ミッキーロックにGF-01 クローラーを持参してお集まりいただいた皆さん。ちなみに太田さんは239号ではMF-01Xのカスタムを披露してくれた。



太田さん



横内さん親子



石関さん



岡崎さん

ボディやカスタムにもこだわる



クローラーということでWR-02のジムニーボディが人気。クローラー的なペイントや電飾にもこだわりたい。

さらなる走破性アップのコツ その2

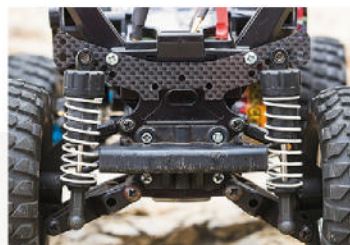
ユニバーサルジョイント



かなり深いサスストロークとなるので、ユニバーサルは必須アイテム。前後WR-02用でもよいし、フロントに安価なTL-01用 (OP.418) を使用してもOK。ただし手はWR-02用のほうが容易。

さらなる走破性アップのコツ その1

TA-05用ダンパーステー



純正オプションのようなリアのカイボンダンパーステーはTA-05用。取り付けに関しても無加工でOKだ。これでダンパーを限界まで沈み込ませることができるようになり、悪路走破性が向上する。

ウイリーで岩山登り!

GF-01だって Let's ROCK!

クローラー化にかかる
予算・手間は驚くほど少ない。
先人の知恵の数々を公開する!

タミヤ製のローフリクションダンパーにスクエア製スプリングを組み合わせる。Cハブはキャスター付きを使用。



ドライバーは
ワールド
チャンピオン



アースグラフィックを
ペイントで
仕上げる



'07年のホンダF1が採用していた“アースグラフィック”をシテーターボで再現。複雑なパターンもすべてペイントで仕上げているという力作だ。

ドライバーはもちろんジェンソン・バトン。ヘルメットはステッカーで再現している。



ギャラクシー製ボディを'08年頃のF1マクラーレンカラーに塗装。ドライバー人形はルイス・ハミルトンだ。



USER.1 ● 太田寿一郎さん



ナスカールックな
斬新な
カラーリング



GF-01のランクルは、キャンピング・ワールド・トラック・シリーズをイメージして製作。アメリカンレーシングのカラーリングだがランクルにもピッタリ!



WR-02チューンナップの定番&裏技

カスタムウイリー

PHOTO SHOOTING

タムタム大宮店で開催された'15年最後のウイリーイベントには個性豊かなマシンが集結!

ボディのカラーリングだけでなく、シャシーにもこだわったマシンが勢ぞろい。

それらのマシンを見るだけでも、カスタムのヒントになることまちがいない!

ウイリー作りのお手本にしたいマシンを、イベント参加車両からピックアップして紹介する!

取材協力/タムタム大宮 phone 048-688-9666 text & photo / H.Okutsu 奥津秀昭

楽しみ方は十人十色!?
個性豊かなマシンが集結



シティーターボクラス

1st ハラテルアキ
2nd サトウコウジ
3rd クワダシゲトシ

WR-02クラス

1st クワダシゲトシ
2nd ナツサコヒロユキ
3rd ムネタシノブ



CW-01&GF-01クラス

1st オイカワミツル
2nd クワダシゲトシ
3rd オガワキヨカズ

無制限クラス

1st ムネタシノブ
2nd ナツサコヒロユキ
3rd ナラジュンイチ

上ノ無制限クラスではワイド&ローなウイリーたちが激走!! 下ノコースにはジャンプ台も用意され、空中戦も展開された。



多くの選手が複数のクラスにエントリー。思いつ存分に15年最後のイベントを楽しんでいた。

USER.2 ● 及川 充さん

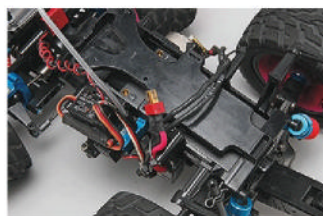


蛍光ピンクに塗られたホイールが目玉で及川さんのランクルはタミグラ仕様に仕上げられたもの。ドライバーを中央に座らせることでバランスを最適化。

堅実な
マシンメイクが
光る



ピンクのホイールを選んだ理由は見やすさ重視ではなく「ピンクが好きだから」とのこと。配線のきれいさにも注目したい。



右ノグリップをしっかりとらせよう。前後ともTRFダンパーにソフトのスプリングを組み合わせる。左ノこのイベントではショートタイプバッテリーを使用した。

USER.4 ● ロングラン小川さん



ブラックランチボックスのステッカーを使って仕上げたバス。カラーを変えるだけでオリジナルな装いにしている。ただし、ちよつとまざらわしいかも?

ブラックランチ
ボックスの
正体はバス



サイドのフレームを白くして、さらに配線をスッキリまとめるなど、シャシーのルックスと存在感にもこだわっている。

USER.3 ● MOTOさん



サッカーチームのエンブレムを思わせるドアのマークだが、実はガンダム登場人物のランバ・ラル大尉の紋章を再現。こだわりのカラーリングなのだ。

ラル大尉が
駆る
ジムニー



ドライバーはもちろんラル大尉。ヘルメットを加工してジオン軍仕様に仕立てたほか、塗り分けでジオン軍のパイロットスーツを再現している。

USER.5 ● 宗田敏宣さん



ドライバーのヘルメットにはカッティングシートを使ったバイザーを装備。簡単な加工でレーシーな雰囲気を高めている。

CHAPTER
5

レーシーに
仕上げた
40ランクル



小径タイプのファームキング用フロントタイヤを前後に使用。TRFダンパーには前後ともソフトスプリングを組み合わせる。アルミパーツを各部に使うことで、耐久性や操縦性を高めている

シンプルな赤の単色塗りながら、カッティングシートで作られた各ロゴによってレーシングカーのような仕上がりになっている。ホイールにも赤を使って全体の色合いを統一。



USER.7 ● 奈良淳一さん



「モン」と「もん」の
ジョイント!?



ワイドな2段がまのバンパーが目立つ奈良さんのマシン。自作パーツを使ってワイド&ロング化するなど、カスタムすること自体を楽しんでいるという。

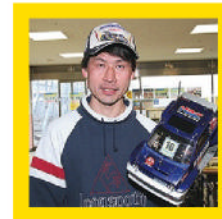


ボディには「くまモン」のデカールが貼られるが、運転席には「ドラえもん」がふたりも鎮座するなど、遊び心も満点。



ウィリーバーに装備されるタイヤはフォーミュラのF103フロント用。サスアームにはDF-02用を使っている。

USER.6 ● ニッケルさん



GTの
チームカラーを
シティに



スーパーGTで活躍するNSXのカラーリングを施したシティ。ボディ各所のロゴなどはPCで制作したという完成度の高いもの。



ホイールをブラックで仕上げ、足元を引き締め、タイヤにはレタリングが施される。レースカーのイメージを再現しているの가わかるだろう。

Willy Series

KORO BANAI

Wild Willy Series 2016
"SAISHIN" Tune Up Guide!



TRF ダンパーにソフトスプリングという定番の足周り。ナックルとCハブはMF-01X用で、リア用アームでワイド化。

USER.8 ● Mr.WILDさん



WR-02Gを
前後太タイヤ化



TL-01B用のサスアームを利用してワイドトレッド化。タイヤはLOUISE製を前後に装備して、徹底的に走りにこだわったマシンに仕上がっている。



スクエア製のカーボンサブフレームを使ってロングホイールベース化し、ボディにはABCホビーのサントラをチョイス。フロントにはあえてブロックパターンのタイヤを履かせている。

ワイド&ロング化し
ロープロタイヤで
武装



前後ともタイヤはWR-02のノーマルを使い、操縦性を高めている。ボディは真紅に塗られ、トラックでありながら、ホットロッドマシンのような雰囲気をもっている。

USER.10 ● タカさん



パーツ流用の
「技あり」カスタム



シャシーのロング化に使用しているのは、サスアームパーツの残りとなっていたリンケージ用ロッド。低重心化のためにその隙間にバッテリーを搭載しているのもポイントだ。



リアタイヤはオプションNo.1のスリックで、ホイール内側をアクリル板で補強。この加工によって走行中のホイール破損を防いでいる。



USER.9 ● 佐藤弘二さん



自作パーツで
ロンホイ化した
超速バス



ワイド&ロング化したシャシーと組み合わせるのはバスボディ。蛍光レッドに塗り、自作のステッカーで仕上げる。シンプルだが「やる気」がみなぎっている。

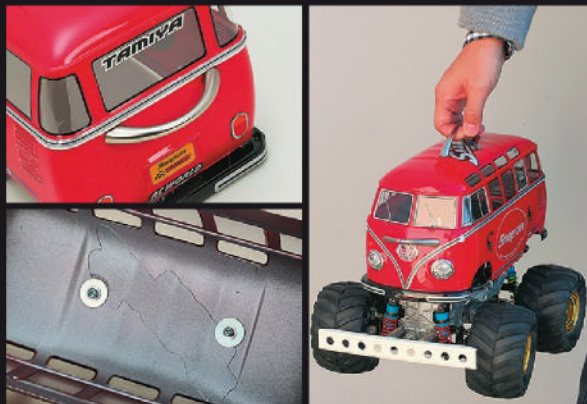


Fタイヤのゴムの硬さを内外で合わせたらトレッドが逆向きになった。RリアタイヤはオプションNo.1製。



上サスアームはDF-02用を使用し、ワイド化し、ダンパーも追加し、下金属製のプレートを使ってロング化するなど、自作パーツも目立つ。



ボディメイクの達人の
最新作遊び心満載!
バス・ボディコミカルなワイリーシリーズだからこそ、
独自の発想で、人とは違うマシンに仕上げたい。
コンデレ常連が手がけた作品をご覧ください!こんなワイリー見たことない
飛び抜けた発想に拍手!ワイリー系ボディの達人といっ
つて、まさきに思い浮かぶのがここで紹
介する山内弘幸さんだ。山内さんの
ボディはていねいな仕上がりはもち
ろんのこと、その最大の特徴はワン
ポイントの遊び心にある!今回の企画のために用意してくれ
たのが赤いタイプ2バス。山内さん
は実車バイクのレースに夢中で、そ
の工具箱を買わなくてはいいけないこ
とから本モデルの制作を思いついた
という。山内さんは次のように語る。
「深く考えて作業するのではなく、
なんとなくこんなふうに——と軽い
気持ちでいつも制作しています。レ
ースはもちろんですが、カッコいい
マシンを走らせるのが好きなんです。
見た目は走らなそうなのに、実は
速いというのが理想ですよね!」

山内さんが本特集のために急きょ制作してくれた、有名工具メーカーの工具箱をイメージしたこのタイプ2バス。ホームセンターで購入した取っ手を装着し、実際に持ち運びできるのがポイント。思わず顔がほころぶ笑顔のカスタムだ。ちなみに取っ手はボディ裏側からワッシャーで留めてあり、外れないようにしている。

持ち運び楽ちん
取っ手付きバス取っ手を付けるというアイデア
だけにとどまらず、ていねいな塗装も
見事。またホイールもゴールドのも
のに換装するなど、配色にも気を遣う。山内さんの代表作の
ひとつがこのスター
ウォーズ仕様のバス。
バスの中にはストー
ムトルーパーが8
体鎮座。キュートで
クール。ボディ横には裏側からiPhoneを装
着することができ、スターウォーズ
関連の壁紙を表示する。今なら映画
のトレーラーを流すのもおもしろい。もはや伝説!?
SW仕様バス

山内弘幸さん



シティだってこの仕上げり!

シティターボは直球勝負の仕上げ方。つ
や消しのボンネットに「Do you have a
HONDA?」の手書き文字が山内流。エンルートのバハバグボディを詰めて、
シティターボ (WR-02C) に搭載。ステ
ッカーはランチボックスのものを流用上/ドライバーフェイスギアアの顔部分を自
作ステッカーでカスタム。それだけで
たしかにストームトルーパーに見える
! 下/裏側から装着したボディ横の
iPhone。画面はフリック可能で、指先
ひとつで画像をスワイプ可能。

ACTIVE 07



STR270 WR-02/GF-01 対応
ボディマウントタワーバー (リヤ)
リアボディマウントのたわみを抑えて、ボディのふらつきを抑えるアルミ製タワーバー。価格2000円+税

ACTIVE 08



STR274 ウィリー系ボディ対応
アルミ・サイドステップ (2個)
ボディのスケール感をアップさせるアルミ製のサイドバンパー。4色のカラーを用意。価格2800円+税

ACTIVE 09



STR287 WR-02 対応
アルミ・サーボマウント
サーボをホールドしてステアリングのヨレを軽減。6気筒をイメージさせるデザインにも注目。価格3800円+税

Brand.4

LOUISE

問い合わせ/アスカクリエート
phone 072-239-6021

専用ホイールを装備したハイグリップタイヤ。ホイールカラーはブラックとクロームの2種類。

LOUISE 01



ST-UPHILL
ラフロード向けのブロックパターンタイヤ。前後用を用意。価格3200円(ブラック)/3400円(クローム)+税

ACTIVE 02



STR253 WR-02/GF-01 対応
アルミ・スキッドバンパー
アルミ製パーツで構成し、シャシーやボディを強力にガード。アルマイト色は4色用意。価格4000円+税

ACTIVE 03



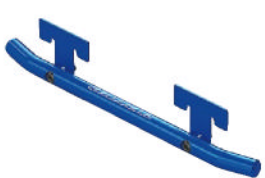
STR254 ヒロ付調整式
アッパーアーム (フロント)
キャンバー調整が可能になるアルミ製アッパーアーム。リア用もリリースする。価格各2900円+税

ACTIVE 04



STR265 WR-02 対応
アルミ・モーターガード
タイヤが跳ね上げる石などからモーターを守る専用アルミ製ガード。アルマイトは4色を用意。価格3200円+税

ACTIVE 05



STR268 ウィリー系ボディ対応
アルミ・リヤチューブバンパー
直径8mmのパイプを使用したアルミ製バンパー。ブルー、ブラック、レッド、シルバーの4色。価格2500円+税

ACTIVE 06



STR269 WR-02/GF-01 対応
ボディマウントタワーバー (フロント)
深さ12mmのホールド穴で、ボディマウントのたわみを抑える。アルマイト色は4色用意。価格1700円+税

人気ブランド集結!

WR-02シリーズ用 特選パーツカタログ

各サードパーティがリリースしているアイテムをピックアップ!
自分のスタイルに合わせてオプションパーツを選んで
マシンをカスタムすれば、もっとウィリーが楽しくなる!!

Brand.2

RC-ART

問い合わせ/RC アート
phone 072-628-2991

ジムニー用のワイドフェンダーをリリース。リアルなルックスが手に入れられる!

RC-ART 01



ART6037 ワイドフェンダー Type 1 10mm
(タミヤ スズキ ジムニー (SJ30) 用)
片側10mmワイドにできるワイドフェンダー。本格的なオフロードスタイルを再現可能。価格1380円+税

Brand.1

POWERS JAPAN

問い合わせ/パワーズジャパン
phone 048-998-5438

ブルーアルマイトが鮮やかなアルミ製のYEAH RACING アイテムを中心にラインナップ。

POWERS JAPAN 01



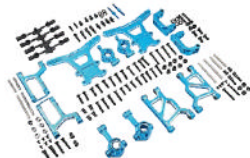
TAWR-007 アルミショックアブソーバー
ウィリーバー DSG ダンパーセット
アルミ製のウィリーバーにオイルダンパーを組み合わせた豪華なウィリーバー。価格7800円+税

POWERS JAPAN 02



TAWR-009 WR02 ファイルドウィリー
34T モーターギア用 スパーギア
デルリン製のスパーギアで、ハイパワーモーターにも対応できる耐久性の高さが魅力。価格800円+税

POWERS JAPAN 03



TAWR-S01 アルミロングスバン
コンバージョンセット
ワイド化することが可能なロングタイプのサスアームセット。走破性が大幅に向上する。価格1万3500円+税

Brand.3

ACTIVE

問い合わせ/アクティブホビー
プロダクツ phone 098-890-2893

ルックスアップから走行性能アップまで可能なアルミ製のオリジナルパーツを多数リリース。

ACTIVE 01



STR252 ワイルドウィリー2対応
アルミ・7スロットグリル
ウィリー2用のアルミ製フロントグリル。ブルー、ブラック、レッド、シルバーの4色。価格3000円+税

① SQUARE

12



SWR-32R
アルミリア用サスアーム
キャンバー調整可能なアッパーアームも付属するアルミ製のリア用サスアーム。価格各4800円+税

① SQUARE

13



SWR-36
アルミ一体型フロントハブキャリア
アルミ削り出しの一体型ハブキャリア。ステアリングレスポンスの向上と剛性アップに貢献。価格3800円+税

① SQUARE

14



SWR-40
アルミリアハブ (トーン0度)
ホイールベースの調整も可能なアルミ製リアハブ。カラーは4色ラインナップする。価格各3700円+税

① SQUARE

15



SWR-44
スチールヘックスビスセット (黒 艶あり)
ヘックスビスの1台ぶんセット。整備性とルックスアップに貢献。WR-02とWR-02C用を留意。価格各700円

① SQUARE

16



SWR-50W
ユニバーサルドライブシャフト (ワイドサス用)
ワイドサスアーム用のユニバーサルシャフト。ボーンはアルミで軽快な走りを可能にする。価格各3400円+税

① SQUARE

07



SWR-5 ダンパースプリング
30L (オールラウンド用)
全長30mmのスプリング。サーキット走行からラフな走りまで可能。3種類の硬さを用意。価格各540円+税

① SQUARE

08



SWR-10 カーボンサブシャーシ (ロングストレッチ仕様)
ロングホイールベース化ができるサブシャーシセット。走行性能向上に役立つアイテム。価格5800円+税

① SQUARE

09



SWR-22 アルミサボホン (タミヤハイトルクセイバー用)
タミヤ製ハイトルクセイバーに対応したアルミ製ホーン。3色のアルマイトを用意する。価格各1800円+税

① SQUARE

10



SWR-30
ハイスピードギヤセット
最高速アップが可能になるカウンターギヤセット。交換するだけでハイスピード走行が可能に。価格1200円+税

① SQUARE

11



SWR-32F
アルミフロント用サスアーム
剛性を高められるアルミ製サスアーム。キャンバー調整可能なアッパーアームも付属。価格各4800円+税

① SQUARE

02



SGW-30B ハイスピードギヤ&超硬質ピニオン 23T セット
GF-01用のハイスピードギヤと超硬質アルミ製ピニオンギヤのセット。高速走行が楽しめる。価格2500円+税

① SQUARE

03



SGW-35
アルミナックル
GF-01とWR-02C用のフロントナックル。精度と強度のアップが可能。4色をラインナップ。価格各3700円+税

① SQUARE

04



SWR-3
アルミフロントプレート
シャーシの剛性アップに大きく貢献するアルミ製プレート。ダンパー取り付け位置も増える。価格各3700円+税

① SQUARE

05



SWR-3C
シティ用アルミフロントダンパステー
ボディマウント固定部の強度アップが可能になるWR-02C用のフロントダンパステー。価格各3600円+税

① SQUARE

06



SWR-4
シティ用アルミリアプレート
車高を落とすことができるだけでなく、リアのボディマウントが干渉しない。剛性アップにも。価格各3800円+税

① LOUISE

02



ST-HUMMER
フラットダートなどに適したスモールブロックタイプ。価格3200円 (ブラック) / 3400円 (クローム) +税

① LOUISE

03



ST-JUMBO
ダートで威力を発揮するビックブロックタイプ。価格3200円 (ブラック) / 3400円 (クローム) +税

① LOUISE

04



ST-ROCKET
オンロード向けのトレッドがクール。前後用あり。価格3200円 (ブラック) / 3400円 (クローム) +税

① Brand.5

SQUARE

問い合わせ/スクエア
phone 03-3652-5584

アルミパーツをはじめ多くのWR-02用アイテムをリリース。走行性能アップにお勧めだ。

① SQUARE

01



SGW-5 ローダウン向けダンパースプリング 26L (CVA,TRF ダンパー用)
全長26mmのスプリングで、オンロード走行時の安定感を高める。3種類の硬さを用意。価格各540円+税

② OPTION NO.1 08



NO-WW05
WR02用アルミフロントロアササーム

サスビンもセットになったアルミ製ササーム。リア用も用意。価格3480円(フロント) / 3580円(リア)+税

② OPTION NO.1 09



NO-WW07
WR02用アルミマフラー型
バッテリーホルダー (LED 付き)

LEDを装備してバックファイヤーも再現できるのが特徴。スケール感アップにお勧め。価格3800円

② OPTION NO.1 10



NO-WW08 WR02用
アルミフロントダンパースター

シャシー先端の強度アップも可能なアルミ製のダンパースター。メカニカルなルックスにできる。価格3480円+税

② OPTION NO.1 11



NO-WW09 WR02用
アルミリアダンパースター

リア周りの強度アップも可能にするアルミ製のダンパースター。耐久性向上にも貢献する。価格2980円+税

② OPTION NO.1 12



NO-WW10
アジャスタブル・アルミウイリーバー

ローラー位置とシャシーへの取り付け位置の選択が可能で、バネの角度を調整できるのが特徴。価格3800円+税

② OPTION NO.1 03



NO-WR02-03 アルミオイルダンパー
セット 4 本入 (WR02/GF01)

アルミシリンダーを採用した精度の高いオイルダンパーセット。走行性能アップにお勧め。価格3480円+税

② OPTION NO.1 04



NO-645 レーシングスリックタイヤ
メッキリムホイールセット
(WR02,CW01 フロント用 / 接着済)

サーキット走行などで高いグリップを発揮するスリックタイヤ。フロント、リア用を用意。価格各2480円+税

② OPTION NO.1 05



NO-651
レーシングラジアルタイヤ
メッキリムホイールセット
(WR02,CW01 フロント用 / 接着済)

埃のある路面でも高いグリップを発揮できるラジアルタイヤとホイールのセット。前後あり。価格各2480円+税

② OPTION NO.1 06



NO-649
ブロックパターンタイヤ
メッキリムホイールセット
(WR02 リア用 / 接着済)

ダートでもしっかりとグリップ感ある走りができるのが特徴。フロントとリア用を用意。価格各2480円+税

② OPTION NO.1 07



NO-651M
デザートパターンタイヤ
シルバーメッキホイールセット
(WR02,CW01 フロント用 / 接着済)

柔らかい砂地で高い走行性能を発揮できるパドルタイプのタイヤ。リア用もラインナップ。価格2480円+税

② SQUARE 22



SWR-534
アルミユニバーサルボーン 34.5 mm

純正ササーム時に使用できるアルミ製のボーン。4色のアルマイトをラインナップ。価格各800円+税

② SQUARE 23



SWR-544
アルミユニバーサルボーン 44.5 mm

ワイドササーム用のアルミ製ユニバーサルボーン。各部との干渉を少なくできる。価格各800円+税

② Brand.6

OPTION NO.1

問い合わせ / オプション No.1
phone 073-444-2409

ルックスと性能アップを両立するアルミ製アイテムを中心に、アイテムをラインナップ

② OPTION NO.1 01



NO-WR02-01
フォグランプ付き
フロントバンパー (WR02/GF01)

4灯のLEDを装備したアルミ製のフロントバンパー。ルックスアップにお勧め。価格2480円+税

② OPTION NO.1 02



NO-WR02-02
ウイリーバー (WR02/GF01)

強度の高いアルミ製のアームを採用したWR-02とGF-01に使用できるウイリーバー。価格1480円+税

② SQUARE 17



SWR-50SP (35 mm)
ハードスチールユニバーサル
ドライブシャフト (純正サス用)

WR-02純正ササーム用のハードスチール製ユニバーサルシャフト。耐久性がアップ。価格3600円+税

② SQUARE 18



SWR-50W ユニバーサル
ドライブシャフト (ワイドサス用)

ボーンはアルミを採用し、あえて短くすることでハイキャンバーにも対応。軽快な走りに。価格各3400円+税

② SQUARE 19



SWR-62
ステンレスヘックスビスセット

錆びにくく耐久性も高いステンレス製のビスセット。ドレスアップにも勧められるアイテム。価格1400円+税

② SQUARE 20



SWR-40R
アルミリアハブ (トーイン0度)

ベアリング挿入部のガタを減らし剛性を高めたアルミ製のリアハブキャリア。価格3700円+税

② SQUARE 21



SWR-500A
ハードスチールユニバーサル用
アクスルシャフト

耐久性抜群のハードスチール製のアクスルシャフト。ユニバーサルシャフトのスペアパーツ。価格900円+税

チームヨコモ・海野幸次郎直伝

BD7 2016 組み立てガイド

レースユーザーが注目するなか、ついに発売となったBD7 2016。読者のなかには、もう手に入れた人も多いことだろう。そこで、ここではBD7シリーズの開発担当者である、海野さんだからこそ、ともいえる押さえておきたい組み立て時のポイントをレクチャー！

取材協力 / MTR phone 03-5613-7553
text / F.Kato 加藤文晶 photo / T.Hayashi 林 敦彦

YOKOMO BD7 2016 BLACK SERIES

価格6万3800円+税

海野幸次郎

今回講師として登場していただくヨコモの海野さんは、BD7シリーズの開発責任者にして世界を股にかけて活躍する世界有数のR/Cカーメカニックとしておなじみの人物だ。

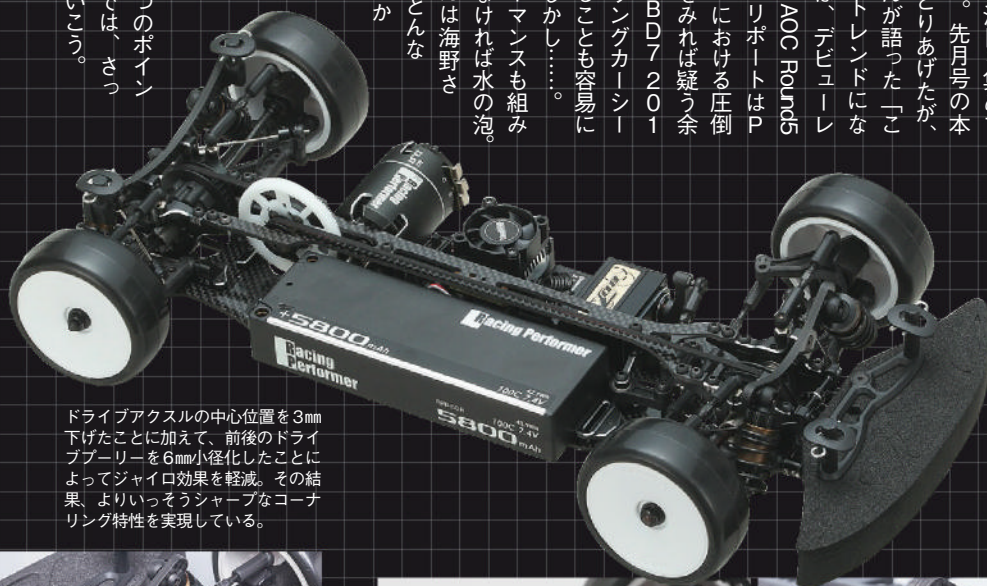


海野氏が“ここは絶対外せない！”という 組み立て時のポイントをレクチャー

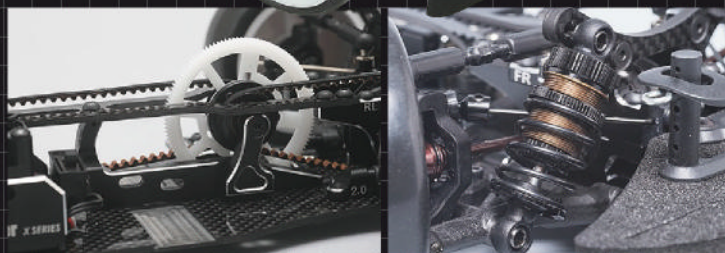
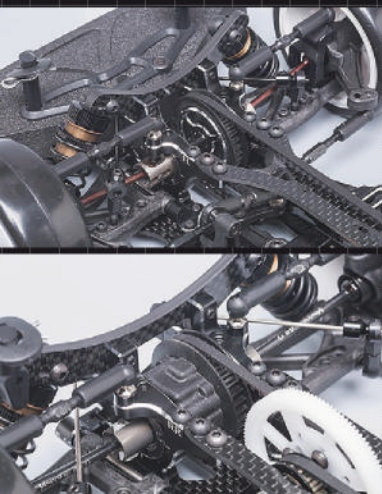
他に類をみない低重心設計がレースユーザーから大きな注目を集めているBD7 2016。先月号の本誌でもその第一報をとりあげたが、開発責任者の海野さんが語った「このスタイルが今後のトレンドになる」というコメントは、デビューレースとなった「2015 AOC Round5 at YATABE」(レースレポートはp.102・104参照)における圧倒的なパフォーマンスをみれば疑う余地がない事実であり、BD7 2016が今年の電動ツーリングカーシーンの中心的存在になることも容易に想像がつくだろう。しかし……。

そんな高いパフォーマンスも組み立てがしっかり行えなければ水の泡というわけで、今月は海野さんに、組み立て時にどんな注意を払えばいいのかを直撃！

「もともと精度が高いクルマなので、それほどありませんが……」と言いながらも、「ここは絶対に外せない」という6つのポイントをあげてくれた。では、さっそくその内容をみていこう。



ドライブアクスルの中心位置を3mm下げたことに加えて、前後のドライブプーリーを6mm小径化したことによってジャイロ効果を軽減。その結果、よりいっそうシャープなコーナリング特性を実現している。



左/メインシャシーのモーター搭載位置にあたる部分はフライス加工を行って低重心化を促進。モーター搭載位置も従来モデルから1mm前方に変更している。右/高い操縦安定性が魅力のスーパーローフリクションショートショックⅡ。容量もノーマルショックから20%アップを実現している。

確実な進化を遂げてきた BD7の歴史を振り返る

'12年9月の発売以来、着実な進化を果たしてきたBD7。ここでは、その系譜を簡単にたどってみたい。なお、以下に示すモデルの他にも廉価版となる『ver.RS / RS2』や、特定の用途に絞った『全日本選手権仕様』などもリリースしている。

2012年
9月発売

BD7

先代モデルのBD5からアッパーデッキの位置を高くして“しなやかさ”を重視した初代BD7。市販状態に近い最終プロトで参戦した'12年7月のISTCでは3位を獲得。



ベアリングの大型化や徹底したガタ低減を行ったステアリングワイパーを新採用。

2013年
12月発売

BD7 2014

リアバルクやモーターマウントなどを見直してシャシーの左右剛性バランスを最適化＆高速コーナリングを実現。ブルーバージョンとブラックバージョンが発売された。



初代BD7では両端支持だったメインギヤシャフトを片持ち支持方式に変更。

2014年
10月発売

BD7 2015

クロスバルクヘッドや1ピースモーターマウントを導入してブラッシュアップ。'14年10月のISTCでは松倉直人選手のドライブで念願だった世界タイトルも獲得した。



シャシー剛性が調整でき、セッティングの幅が広がったクロスバルクヘッド。

Point. 1

アルミパーツの取り付け

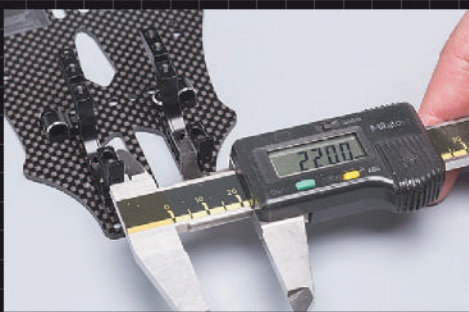
シャシー組み立ての最初の工程であるアルミパーツの取り付け。ここで注意したいのはフロント後ろ側とリア前側に使用されているセパレートサスマウントと前後バルクヘッドの取り付けだ。「これらの取り付けが狂ってしまうと、どんなセッティングを行ってもすべてが水の泡ですから」と海野さんも力説。

ここで紹介するふたつのパーツも含めて、シャシーに取り付けるパーツのほとんどは「フルパワー」で締め付けます」と海野さんは語る。



セパレートサスマウントは水平を出せ!

セパレートサスマウントは左右で水平が出るようスケールなどを当てながら固定を行うこと。「ホイールベースの基準となる部分ですから、左右でズレがないように取り付けてください」



これらのパーツが正しく装着できて初めてセッティングが活きてくる!

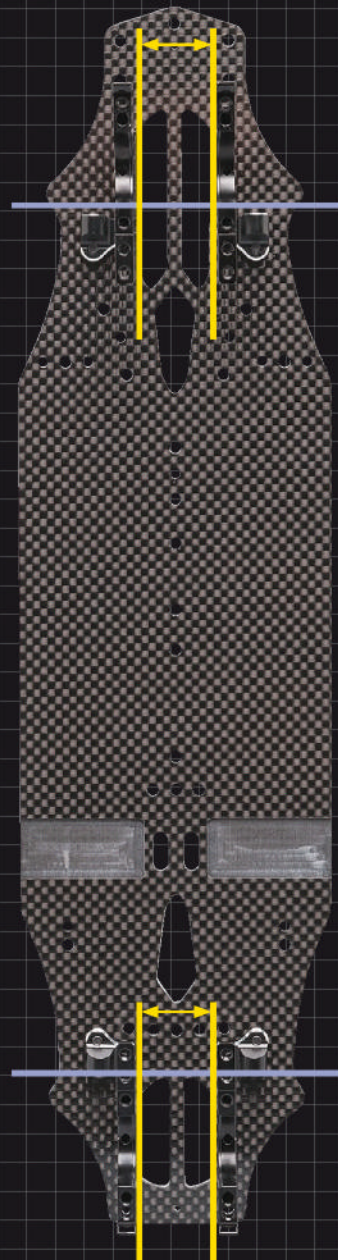
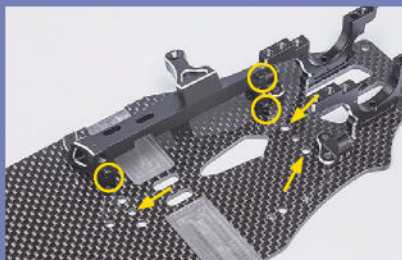
サスマウントとバルクヘッドの取り付けが終了。よく走るマシンを作るためには、たったこれだけの作業にも細心の注意を払わなければならないのだ。

左右のバルクヘッド間寸法は22mmに!

シャシーの長手方向に対して垂直に取り付けることはもちろん、左右バルクヘッド間の寸法管理も重要。「効率のよい駆動系を構築するためには、この寸法は22mmに設定してください」

ピンで位置が決まるモーターマウントはビスでガッチリ固定するだけでOK!

モーターマウントは3箇所の位置決めピン（丸印）をシャシーに開けられた矢印の穴にはめれば位置が決まるため、取り付けに際してはバルクヘッドやサスマウントのような“気遣い”は不要だ。

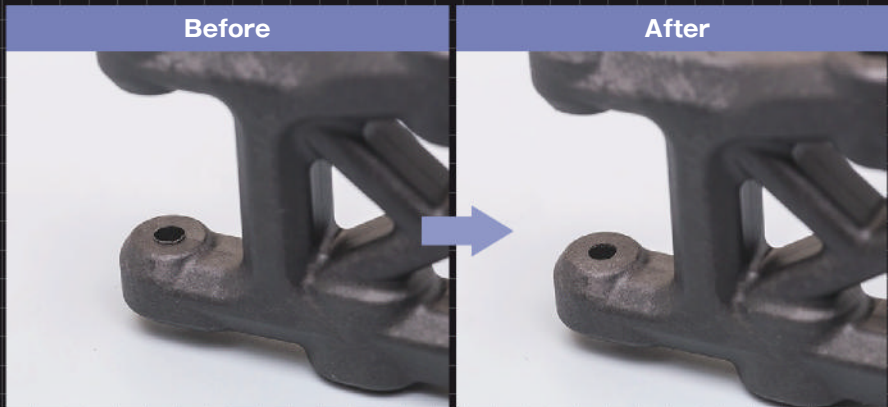


Point.2

リアサスアームのバリ取り

電動ツーリングカーに限らず、スルスル動くサスペンションはよく走るマシンの絶対条件だが、海野さんによれば、「リアサスペンションは開梱したパーツをそのまま装着すると動きが渋いこともある」とのこと。これを回避するにはどうすればいいのか？

海野さんはダイヤモンドヤスリを使用してピン穴周りに出ているバリを除去している。穴の周辺を軽くなぞる程度でOKだ。



左／BD7のリアサスアームはパーツの成型上、どうしてもピンを通す穴（特にナックル側）の周りにバリが出てしまうとのこと。これをそのままにして組み立てを行ってしまうと、場合によってはサスペンションの動きが渋くなることも……。右／そのため、サスアームを組み付ける前にバリを除去しておくことが重要となる。

Point.4

ギヤデフ用のOリング&ガスケットのグリス漬け

ギヤデフに使用するOリングとガスケットもPoint.3と同様に「グリス漬け」を行ってグリスを馴染ませる。「ギヤデフのオイル漏れは走りのパフォーマンスを低下させますので、この作業も重要です。ヨコモのシールグリスを使えば完璧ですね（笑）」

使用するグリスはコレ！

YOKOMO
シールグリス
(Oリング／ガスケット用)
価格860円＋税



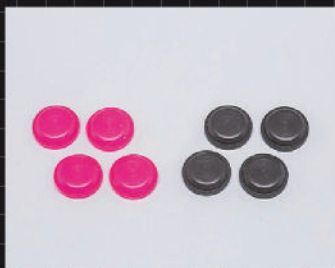
上／Oリングはシールグリスのケースに直接入れて、グリスをたっぷり塗布してデフに組み込む。下／ガスケットは指でグリスを塗布。[無用なオイル漏れを防ぐためにデフを開けた時は新品のガスケットに交換を！]

Point.3

ダンパー用のOリング&ダイヤフラムのオイル漬け

続いてはオイルダンパーにまつわるポイントで、その内容はOリングとダイヤフラムにオイルを馴染ませるための「オイル漬け」だ。「実際に使う番手の

ダンパーオイルを使って、Oリングはトレイなどの中に入れてオイルに漬けます。ダイヤフラムは指でオイルをまんべんなく塗りましょう」



Oリングはキット標準品（左）ではなく、オプションの「ショックシャフト用ハイグレードOリング」(写真右：価格380円＋税)を使用。「オイルによる膨潤が少なくないので、最初からこのOリングを使うのが吉です」

ダイヤフラムもオプションの「フッ素ゴム製ハイパーダイヤフラム」(写真右：価格380円＋税)を使用。「オイルを上面に塗るのがポイント。ダンパーキャップとの接触面の密封性が高まって動きが安定するんです」

“チカラワザ”のダンパー脱着は百害あって一利ナシ！

「よくラジオペンチなどでダンパーを外している人を見かけますが（左）、BD7はこの部分のはめ合いをかなりシビアに設定しているため、強引に外そうとするとキャップ部やエンド部が変形しかねません。ですので、ダンパーを外す際は必ずドライバーを使ってください（右）」(海野)



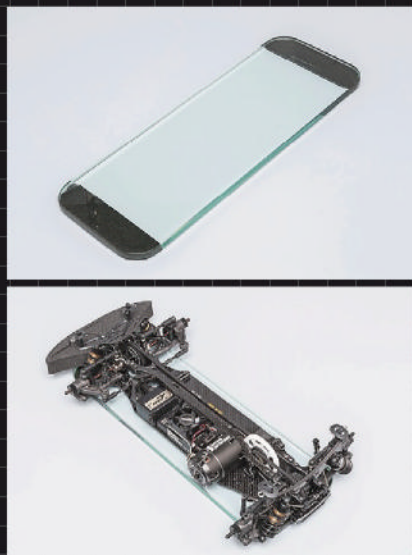
Point.5

アッパーデッキの締め付け

シャーシが組み上がってメカを積んだら、最後はアッパーデッキの歪みを確認。作業は簡単で、平らな板の上にシャーシを置いてアッパーデッキのビスを締め込むだけだ。「最近のシャーシはほとんど歪むことはありませんが、最終確認の意味も含めて行っています」



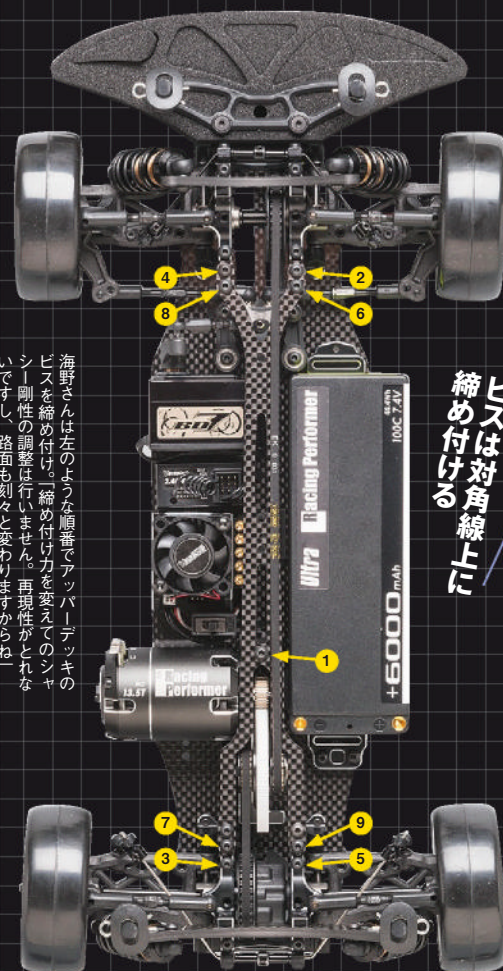
バルクヘッドキャップを固定するビスも、アッパーデッキを固定するビスと同様に7割程度の力で締め付けを行っているという。



左上・左下／1/10シャーシにジャストフィットするガラス板の上にシャーシを置いて作業を行う。右／「アッパーデッキのビスはフルパワーの締め付けに対して7割くらいの力で締め付けを行います」とは海野さん。



海野さんは左のような順番でアッパーデッキのビスを締め付け。「締め付け力を変えてのシャーシ剛性の調整は行いません。再現性がとれないですし、路面も刻々と変わりますからね」



ビスは対角線上に締め付ける

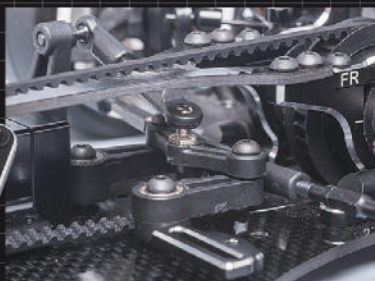
Point.6

レースユーザーなら必着のオプションパーツ6選

ストックの状態でもよく走るBD7 2016だが、「レースで勝ちたいなら付けてほしい」と海野さんが語るオプションパーツ6点を紹介。いずれも走行パフォーマンスの向上に貢献するパーツだけに、フトコロ具合に余裕がある人はキットと同時に購入をお勧めする。



BD7-2016用
ステアリング
ベルクランクセット
価格5200円+税



標準の樹脂製からアルミ製に変えることで、よりダイレクトなステアリンググフィーリングを実現する。



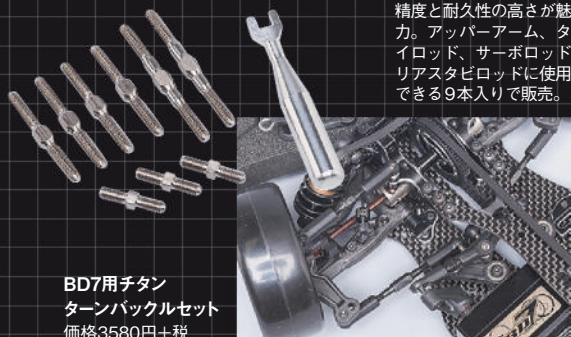
BD7-2016用SLFショートII
ショックシャフト
価格1600円+税

フリクションの低減によりダンパーの作動が安定し、かつ初期の動き出しがよくなる。シャフトの傷付きも抑制。



BD7-2016用フロントベルト
テンショナーセット
価格1660円+税

別売り設定のBD7 2016専用ベルトテンショナー。ベルトのテンション調整に必要なマストアイテムだ。



BD7用チタン
ターンバックルセット
価格3580円+税

精度と耐久性の高さが魅力。アッパーアーム、タイロッド、サーボロッド、リアスタビロッドに使用できる9本入りで販売。



BD7-2016用
メインギヤシャフト
価格1200円+税

負荷が高いメインギヤシャフトの摩耗を低減。シャフトからベアリングが外れなくなるなどのトラブルもなくなる。



BD7シリーズ用
チタン製3mmス
クリューセット
価格3200円+税

シャーシの軽量化に大きく貢献するチタンビス。BD7 2016で使用される各種ビス83本がセットになっている。

チームヨコモ・海野幸次郎直伝

最速セッティング

BD7 2016

組み立てが終わったらセッティング……ということで、ここからは11月28、29日に開催された谷田部アリーナでのAOC 2015で優勝したロナルド・フェルカーのマシンから、よく走るBD7 2016に仕上げるためのヒントを探ってみた。

取材協力 / ヨコモ phone 03-5613-7553

text / F.Kato 加藤文晶 photo / T.Hayashi 林 敦彦 K.Tsuchiya 土屋幸一



「今回はショックとデフが昨年とは真逆の方向性になったのが特徴的でした」と語った海野さん。

「昨年はショックオイルを柔らかく、スプリングを硬くしたのですが、今回はショックオイルを硬く、スプリングを柔らかくしました。昨年よりも旋回速度が高まったことでピッチングとロールの動きが速くなり、クルマがついてこれなかったのではないかと推測していますが、これはクルマが進化した証拠だと思います。

デフオイルも普段は5000〜7000番ですが、今回は転倒防止を目的に3000番を使用しました。他にも細かい部分を調整しましたので、そのあたりを説明しましょう」



国内外のトップ選手が 谷田部アリーナに集結！

いまや晩秋の名物的イベントとなったAOC。今回も国内外のエキスパートをはじめ、数多くの参加者が集結し、ハイレベルなレースを展開。

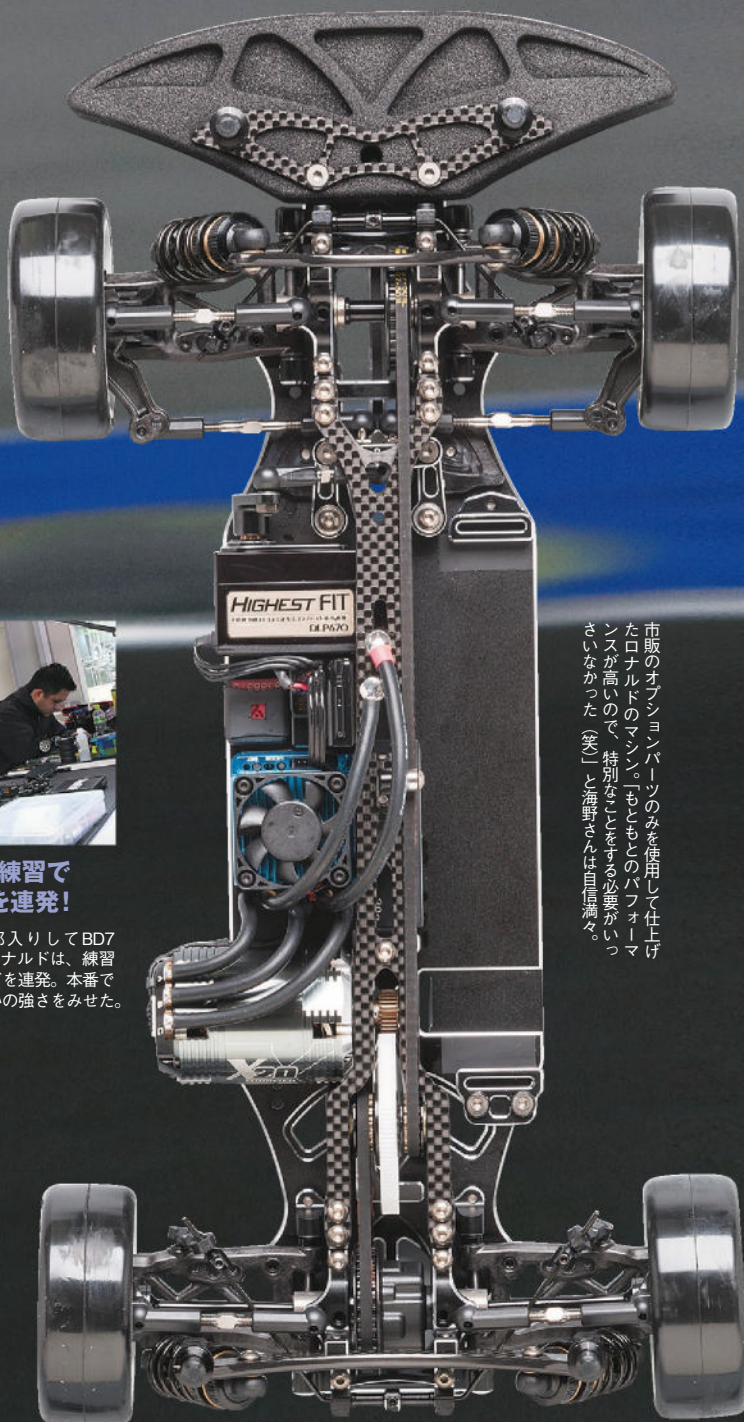
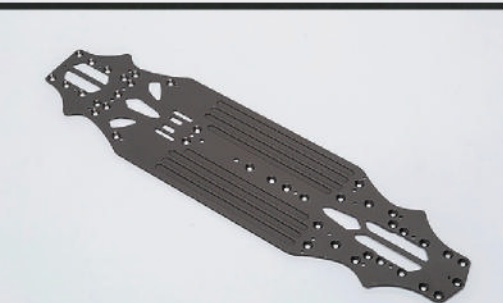


谷田部での事前練習で コースレコードを連発！

大会1週間前に谷田部入りしてBD7 2016で走行を重ねたロナルドは、練習初日からコースレコードを連発。本番でも好調を維持して段違いの強さをみせた。

アルミ製の メインシャシーが ハイグリップ路面で 威力を発揮

低重心化を促進する高剛性のアルミ製メインシャシーを投入。シャシーの底面(下)にはロールの最適化を目的にフライス加工も施す。「ハイグリップ時はアルミシャシーに絞ったほうがレースしやすい」と海野さんもお勧めする一品だ。



市販のオプションパーツのみを使用して仕上げたロナルドのマシン。もともとのパフォーマンスが高いので、特別なことをする必要がなかった(笑)と海野さんは自信満々。

FUTABA

S9372SV(左) / S9373SV(右)

スピード	0.06 Sec/60°(7.4V) 0.07 Sec/60 (6.0V)
トルク	24.6 kg·cm(7.4V) 20.0 kg·cm (6.0V)
外径寸法	40.5 x 21.0 x 37.2 mm
重量	70g(9372) / 76g(9373)
価格	1万6000円+税(9372) 2万1000円+税(9373)

注目の
ハイトルク
サーボ



鈴木 浩が
本気でインプレ!

最新プロダクト CHECK

0.06sec/60°のハイスピードと24.6kg·cmのハイトルクを両立したフタバの『S9372SV』。このサーボは1/8GPバギーでの使用を前提に開発されたものだが、今回はあえて1/10電動バギーで走行CHECK!

問い合わせ / 双葉電子工業 phone 0475-32-4395
取材協力 / 谷田部アリーナ phone 029-836-0914
text / F.kato 加藤文晶 photo / T.Hayashi 林 教彦

冒頭のリード文を読んで、「カテゴリーが違うのでは?」とお思いの読者もいるはずだ。しかし、電動バギーのエキスパートであり、双葉電子工業の開発スタッフである木村心哉さんは「実は、昨今の電動バギーにはこのサーボが最適です」と語る。「レースのハイスピード化、路面のハイグリップ化、アルミシャシーの採用によるマシンの剛性アップなど、最近では電動バギーでもサーボにかかる負担がきわめて大きくなってきていますので、スペックが高いS9372SVを電動バギーで使用することは非常に有効なんです。正直な話電動バギーではややオーバースペックな面もありますが、今回のサーボは動きを細かく調整できる、S・B・USサーボなので、この機能をフルに活用すれば、必ず自分好みのフイーリングが得られるはずです!」



走行テストはハイグリップを誇る人工芝路面とRの大きいハイスピードコーナーが多数点在する茨城県・谷田部アリーナのオフロードグランプリコースで実施。

サーボのスペックが上がったため、メタルギヤの素材や表面処理も従来サーボから変更。これによって強度や耐摩耗性が向上しているという。

放熱機能と強度を両立したアルミドルケース。ブレーキを多用することで熱ダレが懸念されるGPバギーのスロットルサーボにも好適だ。



スピードやトルクは0.06sec/60°と同一スペックだが、アッパーケースとローアクトにもアルミを採用した「Low Voltage」も同時発売。

走行テストには今回のドライバーを務めた鈴木 浩選手のヨコモ製YZ-2を使用。昨今のマシンはメカスペースがタイトだが、汎用サイズとなるS9372SVが問題なく搭載されていることがわかる。





全体的にマイルドな特性に落ち着いた鈴木選手の設定値。「保持力を弱めたことで失速感の軽減や高いギャップ走破性が得られました」とは木村さん。

Hiroshi's Impression

シャシーのセット変更に頼ることなく、操舵特性が変えられるのは大きな武器

動きが細かく調整できるS.BUSサーボの効果をもたしめるため、まずはS9372SVデフォルト設定で走行した後に、木村さんの基本設定で走行。その際、鈴木選手のインプレやリクエストを聞いたうえで、木村さんが最適な設定を探るといふ流れで走行テストを行った。詳細な設定値やインプレの内容は下の写真とともに説明するが、鈴木選手の

感想は「設定値変更だけで走りが一変する」だった。「デフォルト設定はトルクがありすぎて初期反応も敏感すぎたので、そのあたりを木村さんに微調整してもらいましたが、最終的にはすごく走らせやすくなってビックリ！もし、読者の皆さんが設定で迷ったら“ヒロシ設定”にしてみてください。絶対に走らせやすくなりますから」



木村さん（左）は鈴木選手の走りを見ながら適切な設定値を探った。

Model 1	0:23	6.5V
S.BUSサーボ	読込	書込
ID	012-00074	ストップモード
チャンネル	1	スルーズ
リバース	ノーマル	デッドバント
ニュートラル	0.00	ダンパー
動作量(左)	100.0	ストレッチャー
動作量(右)	100.0	ブースト
スピード	無効	タイプ
ソフトスタート	無効	アーム

鈴木 浩設定

保持力を弱く、初期反応を低く、サーボ停止時のブレーキ力を弱くして再走行。鈴木選手も「周回遅れを抜く際にラインを変更しても動きがまったく乱れず、かつコーナーでアンダーが出ないギリギリの設定で安定感が高くなった。理想的なハンドリング特性ですね」と語った。

Model 1	0:21	6.5V
S.BUSサーボ	読込	書込
ID	012-00074	ストップモード
チャンネル	1	スルーズ
リバース	ノーマル	デッドバント
ニュートラル	0.00	ダンパー
動作量(左)	100.0	ストレッチャー
動作量(右)	100.0	ブースト
スピード	無効	タイプ
ソフトスタート	無効	アーム

木村心哉設定

鈴木選手の好みを探るため、木村さんがテクニカルコースで普段使用する基本設定で走行。保持力を強く、初期反応を高く、サーボ停止時のブレーキ力を強くしたことから鈴木選手は「ハンドリングがよりシビアになった」とコメント。これをふまえ、木村さんは左の設定に変更。

Model 1	0:19	6.5V
S.BUSサーボ	読込	書込
ID	012-00074	ストップモード
チャンネル	1	スルーズ
リバース	ノーマル	デッドバント
ニュートラル	0.00	ダンパー
動作量(左)	100.0	ストレッチャー
動作量(右)	100.0	ブースト
スピード	無効	タイプ
ソフトスタート	無効	アーム

デフォルト設定

「S.BUSサーボで主に調整する項目は『保持力』に相当する“ストレッチャー”、[初期反応]に相当する“ブースト”、[サーボ停止時のブレーキ力]に相当する“ダンパー”の3つ」とは木村さん。この設定で走行した鈴木選手曰く、「保持力が高くて初期反応もよすぎる」。

見た目がゴージャスな4PXRは売り切れ必至の限定モデル！

従来の4PXとはあきらかに異なるブラックメッキの筐体が注目度抜群の「4PXR」はオプション設定のカーボンハンドル、アルミブレーキレバー、LCD保護シートなどを付属したスペシャルな数量限定モデル。さらに、ソフトウェアのバージョンもこれまでの1.2から1.3にアップデートされており、“レーシングモード”なる新たな機能も追加されているのだ。



「オプションの付属やレーシングモードの搭載など、スペシャル感が満載です」と木村さんも太鼓判を押す4PXR。



従来の4PXではブルーを採用したLEDを“情熱のレッド”に変更することでレーシングモードも標準で付属する。



アルミブレーキレバーは4PXR限定となるレッドアルミのスペシャル版となる。



4PXRだけの特典『レーシングモード』も搭載

右の写真のように、これまで存在していなかったレーシングモードを追加。「レースで使う機能を絞ることで送信機内部の処理速度を上げています。私も実際に使用しましたが、4PXよりもさらにリニアで、よりダイレクトな動きを実現しています」とは木村さん。

4PX
Model 1
レスポンス
レスポンス調整機能
ステアリング
スロットル

4PXR
Model 1
レスポンス
レスポンス調整機能
ステアリング
スロットル
レーシングモード

FUTABA 4PXR T/Rセット

価格7万9000円+税



受信機も従来のR304SBではなく、信頼性を向上させた進化版のR314SBが付属。

RCWORLD



50%OFF

1冊定価700円なら → **350円に!**

お申し込み
方法

パソコン・スマートフォンから

ラジコンワールド キャンペーン

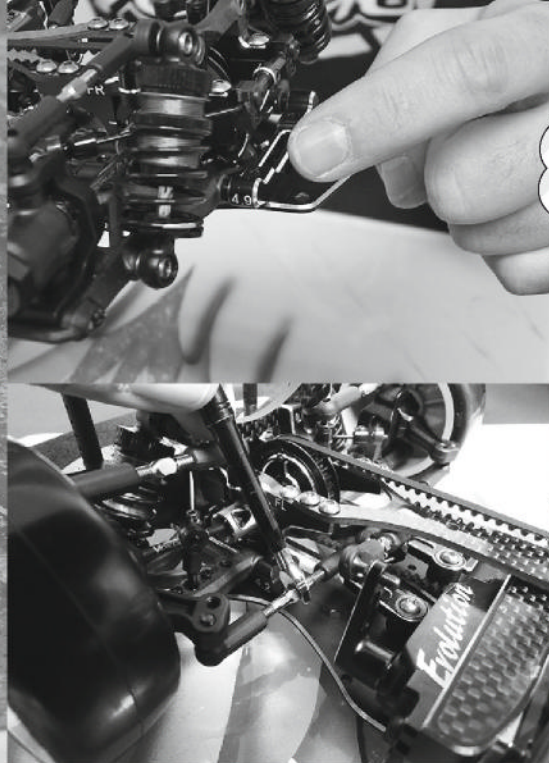
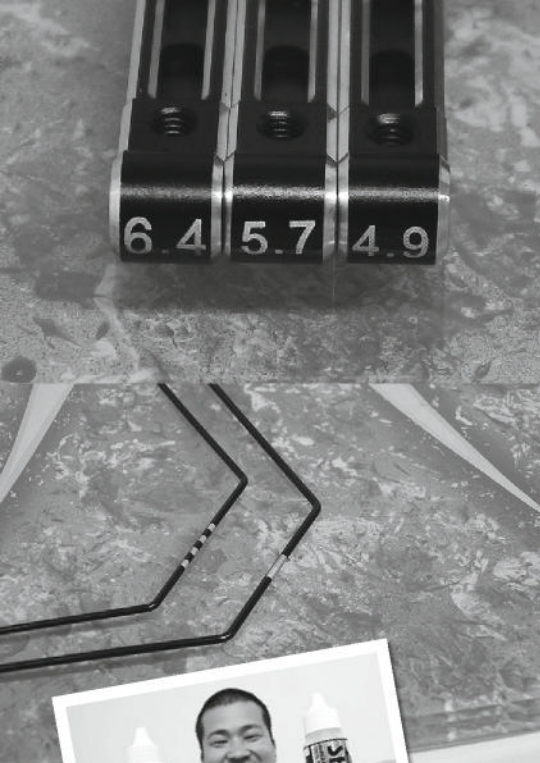
検索



雑誌のオンライン書店Fujisan.co.jp カスタマーサポート
<http://fujisan.co.jp/cs> または cs@fujisan.co.jp

※定期購読のご契約はFujisan.co.jpとの契約となり、お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。
※お支払いはクレジットカードでのお支払となります。
※お届けは発売日前後を予定しておりますが、配送事情により遅れる場合がございます。
※本キャンペーンでのお申し込みは原則として4冊目までは解約できませんので予めご了承ください。
※デジタル版は対象外となります。

RC WORLD



2016年は
コレで
タイムアップ!

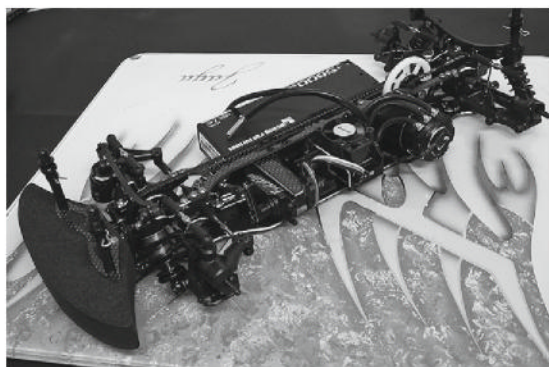


ゼロからわかるツーリングカーの調整ルール

セッティングの基本 12

ミドルクラス以上のツーリングカーでの大きな魅力のひとつにあげられる、多彩なセットアップポイント。それぞれどう調整すればどんな効果があるのかを知っておけば、より自分の思いどおりに走るクルマに仕上げていくことができる。これを覚えておけば、セッティングも楽しくなるはずだ。

text&photo / T.Hasegawa 長谷川貴洋 取材協力 / ヨコモ phone 03-5613-7553



教習車は「BD7 2016」。今回は「走行しているコースで、ベストグリップのタイヤを装着している」という前提でセッティングを解説。

今回のセンセイ
山内“ジャガ”雄広

ヨコモ営業部所属。'09年JMRCA電動ツーリングカー全日本選手権スーパーエキスパートクラス優勝。平日は出荷業務を担当し、週末は各地のイベントでサポートなどを行う。愛称のジャガはジャガイモに由来する。



代表的なセットアップポイントの効果を学んで、自分のクルマに反映させよう!

ここ20年、ホビーR/Cシーンをけん引しているカテゴリーが電動ツーリングカーだ。特にミドルクラス以上のマシンはセットアップ箇所も多く、自分好みのセッティングを追求できるのが大きな魅力だ。

しかし、このセッティングがミドルクラスツーリングカーに挑戦しようと思っている人への落とし穴となっている。ワークスドライバーのセッティングシートをHPで公開しているメーカーは多いが、このセッティングデータはあくまで参考にとどめておくべきであり、データどおりにセッティングしても走らせる路面などの条件が異なれば、まったく同じ走行特性のマシンにはならない。

ここを理解していないと「同じように調整したのに、まったく走らない!」と混乱する原因に。つまり、セッティングシートに記載されている情報はあくまでヒント。ベストなセットを出すための指針だと思っていただきたい。ではこのセッティングシートを活かすためにはどうすればいいのか? それは「こうしたらこうなる」というセッティングのルールを把握しておくことである。この基本を理解して初めてエキスパートのデータが活きてくるのだ。

そこで今回は「BD7 2016」を題材に、ヨコモの山内氏に代表的なセッティング箇所とその一般的な効果をレクチャーしてもらった。

BASIC

03 ダンパーオイル

SHOCK OIL



「次はオイル。ストックは#400、モディファイドなら#450～500が基準。高速コーナーでロールが深すぎる時は硬く、逆にロール不足と感じたら柔らかいものに。小さいコースだと、FソフトにRハードということも。まず前後一緒に100番単位で大きく変更し、次に50番単位で微調整してくるとよいでしょう」

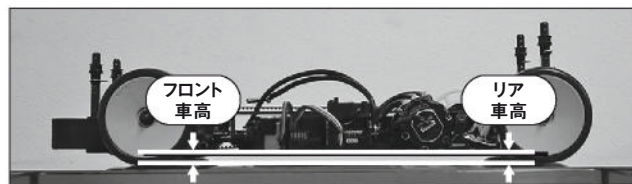


フロント	ハードに	ブレーキ時に前が浮く程度まで持ち上げてから落とし、サスアーム根元の位置で行う。基本は前下がりで、高グリップ路面なら前4mm/後4.5mm、低グリップなら前5.2mm/後5.6mmが基準。全体的に車高を下げるとグリップ感は下がり、上げるとアップする。
	ソフトに	ハンドルがシビアすぎる時に有効。コーナー進入時はマイルドに／コーナー出口ではオーバーステア傾向
リア	ハードに	コーナー出口など、アクセルON時のトラクションはやや落ちますが、ブレーキ時は安定感が出ます
	ソフトに	ハードと真逆。アクセルONでトラクションがUPします。反面、ブレーキ時のリアグリップ感は希薄に

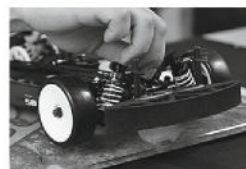
BASIC

01 車高

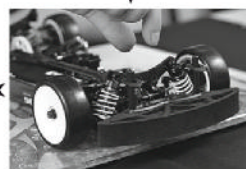
RIDE HEIGHT



計測は、タイヤが浮く程度まで持ち上げてから落とし、サスアーム根元の位置で行う。基本は前下がりで、高グリップ路面なら前4mm/後4.5mm、低グリップなら前5.2mm/後5.6mmが基準。全体的に車高を下げるとグリップ感は下がり、上げるとアップする。



持ち上げて



落とす！

メモ

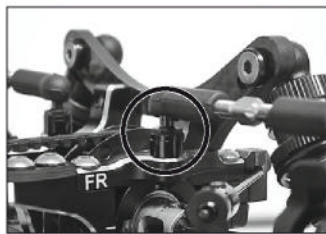


前を下げるのは「アンダーステアにしたい時」。路面グリップが上がって「ちょっと難しいな」って時にお勧め。「もう少しリアの旋回性を上げたい時」は後ろを下げます。上げ下げの幅は、0.2mmずつがいいでしょう。

BASIC

04 ロールセンター

ROLL CENTER



(上) シャシー側と(下) アップライト(ハブ)側の高さをスペーサーなどで変えて調整できる。「内」「外」と呼ばれることが多い。

サスマウント高を変える／アッパーアームの内側・外側で高さを変える方法があるが、後者が多い。「内」で上げてくと、転がり感が出てアンダー傾向になって運転はしやすい。外を上げると、コーナリング時のグリップが上がる。上げすぎると失速感が出るので、上げ幅は1～2mm」



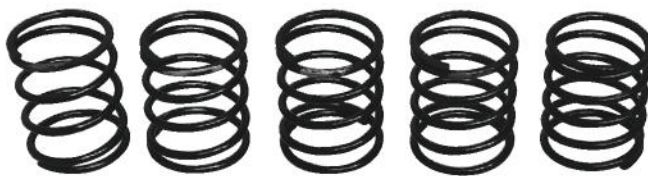
ここッスね！

内側を上げる	アッパーアームが水平方向になり、ロールセンターは下がる／ロール量アップ／レスポンスはややおとなしめに
外側を上げる	アッパーアームが逆ハの字になり、ロールセンターが上がる／ロール量ダウン／ハイグリップ路面で効果的

BASIC

02 スプリング

SPRING



ゴールド ピンク シルバー ブルー ブラック

ハード ← → ソフト

フロント	ハードに	レスポンスを上げたい時に。反面操作は若干シビアになる。コーナー中盤から出口ではアンダーステア傾向
	ソフトに	「曲がらなくしたい時」。グリップしすぎてハイサイドする時に有効。コーナー中盤～出口はオーバーステア傾向
リア	ハードに	トラクションは減るが、特にRの大きい高速コーナーで扱いやすい。コーナー中盤以降から曲がってくる
	ソフトに	ハードと真逆の効果。トラクションが欲しい時にリアをソフトにする。フロントとのバランスも重要

「セッティングはタイヤ選びから。次に僕の場合はダンパースプリングです。標準セットを基準に前後とも硬さを2段くらい飛ばして全体的にどっちがいいか確認。そこから細かく調整。リアは1段階硬くすることがあるくらいであまり変えず、フロントを変えることが多いです」

メモ



BASIC

07 ドループ

DROOP



サスアームの伸び側の規制具合のことで、サスアーム根元のスクリュー締め込みで調整。計測位置は複数の方法があり、BD7セッティングシートではロウアーム外側下となっているが、山内氏はサスピンの中央が基準。フロント9mm・リア8.5mmを基本としている。計測はシャーシーをセッティングボードなどの水平面に置き、ダンパーを外した状態で行う。

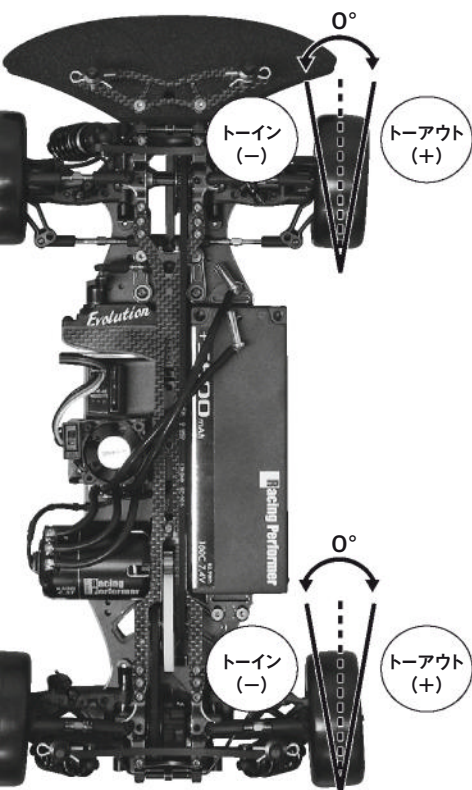


フロント	増やす	フラットな路面に有効/高速時ステアリング操作性向上/スロットルON時アンダー傾向
	減らす	バンピーな路面に有効/高速時ステアリング操作性鈍化/スロットルON時アンダー減少
リア	増やす	フラットな路面に有効/ブレーキング時の安定感アップ/減速時の尻上がり姿勢を抑制
	減らす	バンピーな路面に有効/低速コーナーでの回頭性アップ/減速時の尻上がり姿勢が増加

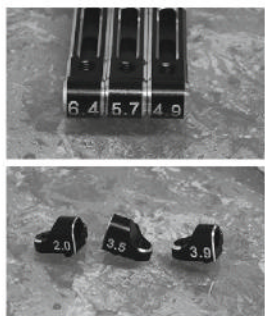
BASIC

08 トー角

TOE ANGLE



フロントは0°～トーアウト1°でほとんど変えず、リアは3°を基本に「2～2.5°に減らすと安定感は落ちるが回頭性がアップ。特にストックだと直線スピードも上がる。増やすと安定傾向」。リアのトー角は基本的にサスマウント交換で行う。ヨコハマが公表している「トーアングル早見表」で適合パーツを調べよう。



★トーアングル早見表 (ヨコハマの値はトーアウトを示します)

	2.0	3.5	3.9	4.2
1.5	-0.5	-1.0	-1.5	-2.0
2.0	0.5	1.0	1.5	2.0
3.0	1.5	2.0	2.5	3.0
4.0	2.5	3.0	3.5	4.0
5.0	3.5	4.0	4.5	5.0
6.0	4.5	5.0	5.5	6.0
7.0	5.5	6.0	6.5	7.0
8.0	6.5	7.0	7.5	8.0
9.0	7.5	8.0	8.5	9.0
10.0	8.5	9.0	9.5	10.0

BASIC

05 デフオイル

DIFFERENTIAL GEAR OIL



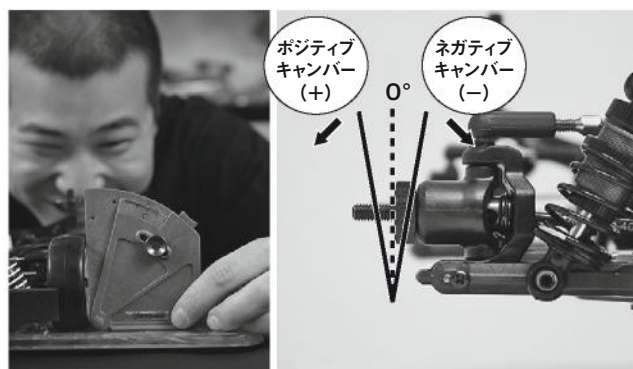
キット標準は#2000。硬くすると安定方向で、ハイグリップ路面では#5000程度がいい。屋外の低グリップ路面では柔らかくする。セッティングは目分量ではなく、重量を計測したほうが再現性は高くなる。オイル量は1gを基準に、例えば「#3000 / 1g → #2000 / 1gにしたが柔らかすぎた」という場合、#3000 / 0.8gなどにすると好結果に。



BASIC

06 キャンバー角

CAMBER ANGLE



前から見て左右タイヤがハの字になるのがネガティブキャンバー、逆がポジティブキャンバー。一般的にポジティブにすることはなく、前後-1.5°のネガティブキャンバーが基本。寝かせていくと曲がる方向、立てていくとグリップが逃げてマイルドになる方向。フロント-1.5°にリア-2°など、フロントをコンマ5°起こすと操縦が楽になる。

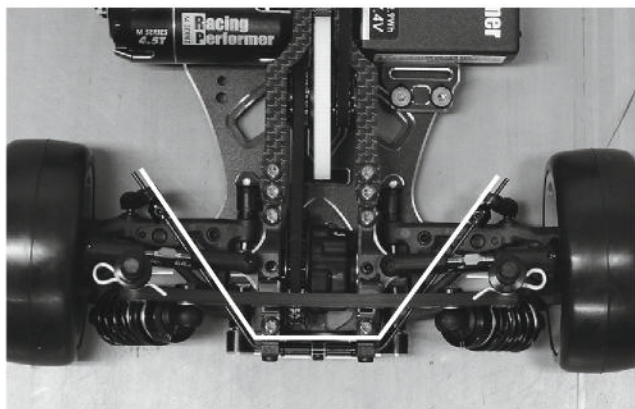


計測はゲージで行うが、一度計ったらクルマをやや前に転がし、再度測るとより確実。

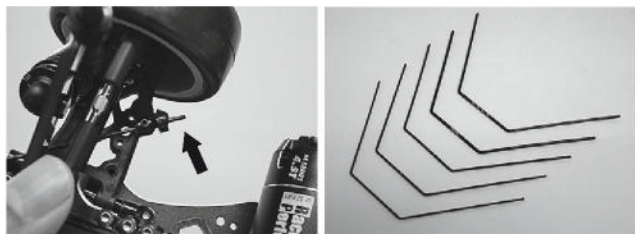
BASIC

12 スタビライザー

ANTI-ROLL BAR



フロントは主にコーナー進入での減速時に影響し、リアは主にコーナー中盤～出口での安定感と、加速時のハンドリングを左右する。「AOCでは、アクセルON時のハイスайдを防止するためにリアスタビの線径を太くしました (by 海野幸次郎氏)。ダイナミックに変えたい場合は線径で、微調整は先端の出具合で行うとよいでしょう」



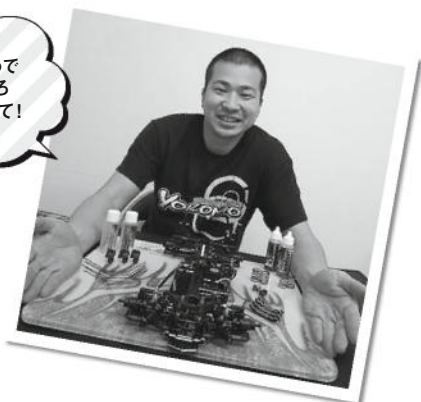
BD7のスタビライザーは5種類の太さがある。(左) 線径交換では極端すぎたり、ダンパー調整で行いきれない微調整をしたい場合は、スタビ先端の出具合で加減。F2mm、R6mmが山内流の基準だ。

ｼﾞｬｶﾞ memo



フロント	強	ステアリングレスポンス△/フロントグリップ感▼「コーナー進入でビクビクしてシビアすぎる時に有効ですね」
	弱	ステアリングレスポンス▼/フロントグリップ感△/減速時回頭性△「コーナー進入でアンダーが出る時に」
リア	強	シャシーのロール量減少/アクセルON時ステアリング操作性△/リアグリップ感▼
	弱	シャシーのロール量増加/アクセルON時ステアリング操作性▼/リアグリップ感△

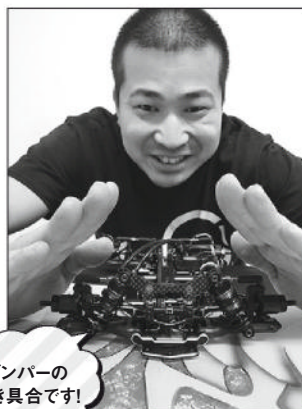
走り始めていろいろ試してみて!



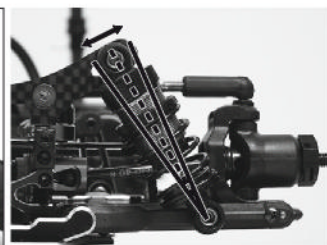
BASIC

09 ダンパー位置

SHOCK POSITION



ダンパーの傾き具合です!

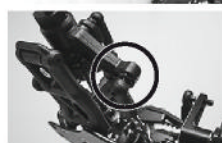


ダンパーステーの穴位置で傾き具合を選択。フロントを立てていくとハンドリングが向上し、転がり感が出る。寝かすとダルくなる方向に。リアはあまり変えることはないが、傾向としてはリアだけ寝かすと安定感が増す反面、前に出る感じは若干下がる。立てるとその真逆の効果が発生する。

BASIC

10 アッカーマン & バンプステア

ACKERMANN & BUMP STEER

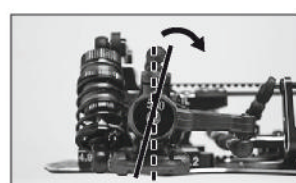


センターリンクのスペーサーを増やし、ステアリングロッドをハの字にすると左右タイヤの切れ角が平行に近く(アッカーマン比が弱く)なってマイルド方向に。左写真/ナックルのこの位置のスペーサー量で調整するのがバンプステア。量を増やすと「コーナー頂点からフロントがグキッと曲がってくるようになります」

BASIC

11 キャスター角

CASTER ANGLE



増やす

増やす

コーナー進入時反応アップ/コーナー中盤～後半反応ダウン/ストレートでの安定感が減少

コーナー進入時反応ダウン/コーナー中盤～後半反応アップ/ストレートでの安定感が向上

ここではステアリングブロックの後方への傾き角。ステアリング特性を大きく変えるほか、ストレートでの安定感にも関わる。キャストブロックのパーツ交換で変更するのが一般的で、BD7では4°を基準に2°と6°が用意されている。「なんだかんだで結局4°がほとんどです」

ｼﾞｬｶﾞ memo



俊敏な加速と驚速コーナリングを楽しむ

Direct Drive Racers

ダイレクトドライブカーの世界

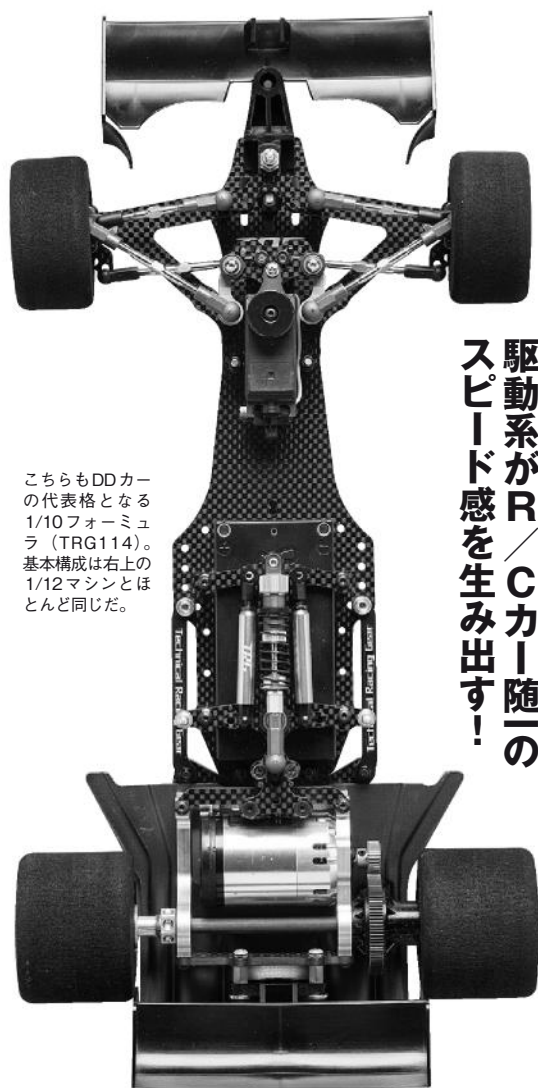
電動 R/C でもっとも歴史が長いダイレクトドライブ (DD) カー。

現在でも根強い人気を保つこの DD カーとはどんなマシンか？

さらに DD カーならではの魅力はどこにあるのだろうか？

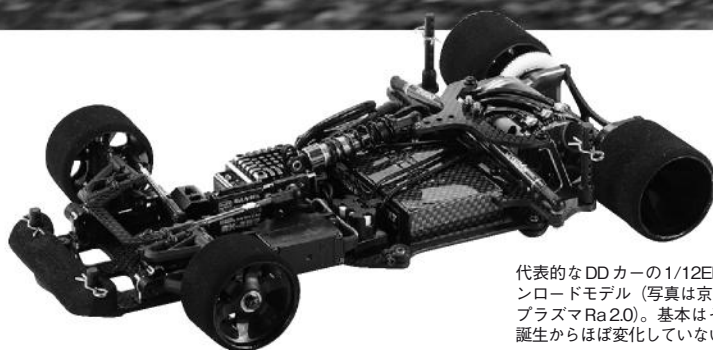
シンプルながら奥の深い DD カーの世界を覗いてみよう！

text / A.Hasegawa 長谷川 敦 photo / N.Oshio 押尾暢丈
A.Kuwayama 桑山 章 K.Tsuchiya 土屋幸一
K.Shimada 島田健次



こちらも DD カーの代表格となる 1/10 フォーミュラ (TRG114)。基本構成は右上の 1/12 マシンとほとんど同じだ。

軽量な車体とシンプルな駆動系が R/C カー随一のスピード感を生み出す！



代表的な DD カーの 1/12EP オンロードモデル (写真は京商・プラズマ Ra2.0)。基本はその誕生からほぼ変化していない。

ま

ずはこのページの左に掲載した写真を見てほしい。マシンは 1/10 フォーミュラだが、写真の下側、つまり車体後部にモーターが搭載され、そのモーターがピニオン

& スパークギヤを介してリアシャフトとつながっているのがわかるはず。ツリーングやバギーのように複数のベルトやギヤなどを使ってモーターのパワーをタイヤに伝えるのではなく、駆動力は直接 (ダイレクトに) タイヤに伝達される。これがダイレクトドライブカーと呼ばれる理由だ。

モーターのパワーがロスなくタイヤに伝達されるためマシンの加速感が高く、シンプルな構造ゆえに軽量な車体は俊敏なコーナリング特性を生み出す。こうしたことから、DD カーの操縦では、ベルト駆動マシンなどにはないクイックさと抜群のスピード感を味わえる。これが DD カー

DD カーのレースは現在でも各地で行われている。1/12 レースではスポンジタイヤの整形など独特のノウハウも必要になるが、異次元レベルのスピードが楽しめるのが最大の魅力。



最大の魅力となっている。基本的にリア 2WD のため、低グリップ路面の操縦性においては 4WD や FF モデルに一步譲るものの、ハイグリップ路面ならばその能力を十分に発揮してくれる。

ダイレクトドライブカーってどんなマシン?

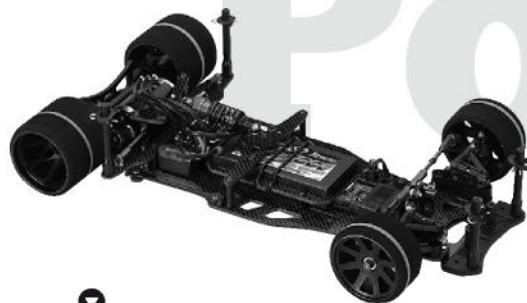
ここからはDDカーの各カテゴリーを紹介するとともに、その構造についても解説していこう。

1/12スケールでスタートしたDDカーの歴史は時代の流れに沿って発展を続けた。

現在ではさまざまなスケールのDDマシンが存在し、いずれも高い人気を集めている。

1 代表的なDDカー

まずはDDカーにはどんな種類があるのかを紹介。シンプルでDDカーはスケールの小さなマシンにも適していて、大型モデルでは抜群のスピードを発揮するなど、適応範囲は広い。



1/10 WORLD GT

かつて世界戦も行われていた1/10レーサー（プロテン）をベースに、GTボディを搭載するためナロートレッド化したマシン。大柄なボディに控えめなパワーの組み合わせで良好な操縦性を生む。

1/10 FORMULA

1/12レーサーに匹敵する歴史をもつ1/10フォーミュラは'70年代後期に誕生。フォーミュラ特有のタイトなシャシーに当時の大きなR/Cメカを搭載するため1/10スケールが選ばれ、それが現在でも続いている。



YOKOMO GT

レース専用モデルと同じ1/12ながら、やや異質なのがこのヨコモGTシリーズ。実車の縦横比に合わせるためにレースモデルよりホイールベースが長く、ゴムタイヤを使用するというのも特徴的。基本的にレースはワンメイクで行われる。



MINI-Z RACER

DDカーとしては比較的新しいカテゴリーの京商・ミニッツレーサーシリーズ。4WD+4輪独立サスを装備したモデルもあるが、シリーズの基本は写真のDDカー・MR-03となる。基本構造は1/12レーサーにきわめて近い。



1/12 RACER

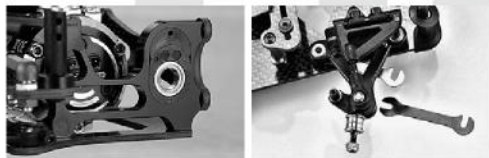
DDカーの原点ともいべきカテゴリー。スポンジタイヤとハイダウンフォースのボディを組み合わせることにより、フラットかつハイグリップな路面なら電動R/Cカーでもっとも速いコーナリングスピードを披露する。



2 DDカーの構造を紹介

では、具体的にDDカーはどのような構造をしているのか？ その構造を解説する。なかにはサス形式やデフなどが異なるマシンもあるが、多くのマシンが共通の構造をもっている。

車高調整の方法は?



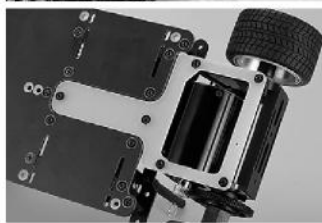
ツーリングカーなどのように、スプリングのテンションで車高を調整することはできない。そこでフロントはサスペンションの高さを変更し（右）、右はシャフトの高さを変えて車高を調整する（左）。

リアのデフはボール式

廉価版モデルではギヤデフも採用されているが、ほとんどのマシンがボールデフを装備。これは軽量でシンプルにできることが大きな理由で、作動特性もDDカーに適している。



Rサスはリンク式とTバー式に大別できる



リアシャフトが1本のため、リアユニット全体を動かしてサスペンション機能をもたせている。リアポッドをリンクで保持するタイプ（上）とFRP製Tバー（下）の2種類が主流。

Fサスの主流はストラットタイプ



フロントサスペンションはアップバーアームのみが動き、作動によってキャンバーやキャスター角が変化するストラットタイプが主流。ナックルのみが上下するシンプルなサスもある。

最新DDカーを一挙紹介!

ここ最近も各メーカーから新型のDDカーが次々とリリースされている。そのどれもがDDカーの基本をふまえながら独自のアイデアをとり入れた秀作ばかり。そんな魅力的な各カテゴリの新型DDカーを一挙に紹介していこう!

XRAY

X12 2016

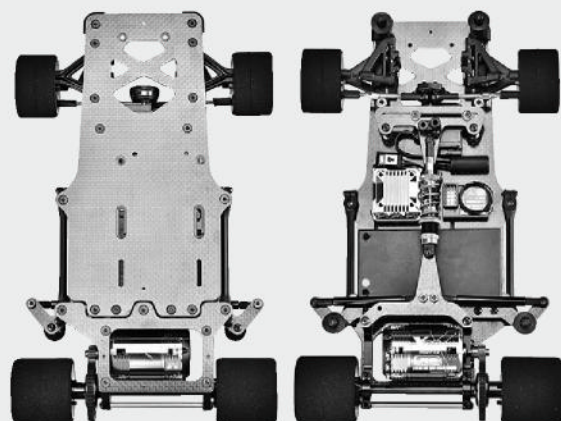
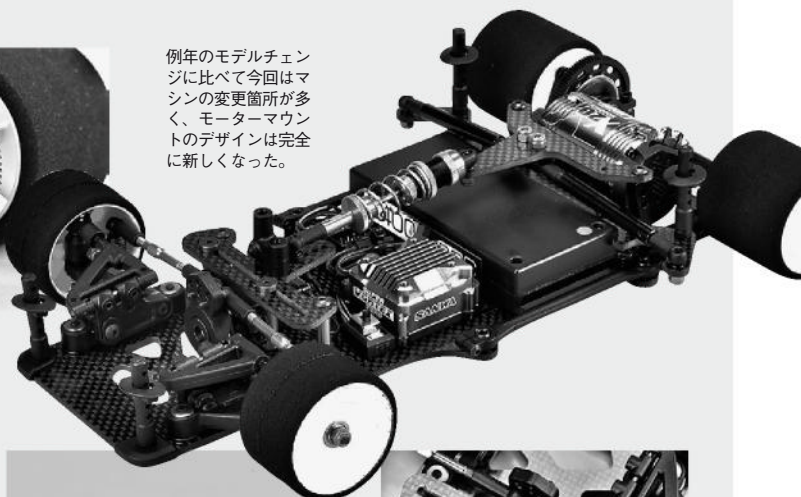
問い合わせ/セントラルアルシー
phone 072-239-6565

スロバキアのXRAYがリリースした1/12オンロードカーの'16年仕様。名称は前作を継承しているが、モーターマウント形状を大胆に変えて大幅な低重心化を実現。特に大きな変更点はリアアクスルシャフトの保持形式で、従来のアルミベルクヘッド+樹脂ベアリングホルダーからオールアルミとなり剛性も向上している。価格4万3000円+税



リアの車高調整はアルミ製アクスルハウジングの下にシムを挟んで行う。シム次第で0.05mm単位での車高調整も可能だ。

例年のモデルチェンジに比べて今回はマシンの変更箇所が多く、モーターマウントのデザインは完全に新しくなった。



写真のモデルではバッテリーを進行方向横置きで搭載しているが、シャシーには縦置き搭載用スリットも設けられる。

ロングタイプのピッチングダンパーは複数の取り付け箇所が選んで、操縦性の調整が行える。

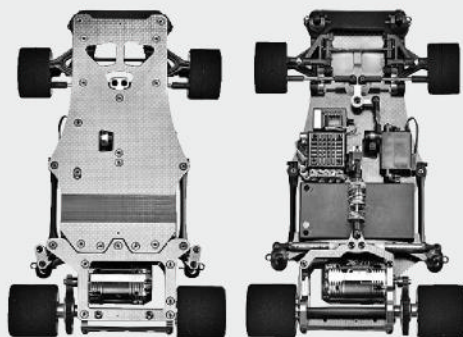


モーター固定を下部のみで行うスタイルに改められたモーターマウントが低重心化に貢献。



ステアリングサーボの固定方法も変更された。サーボ固定は吊り下げ式となり、シャシーのしなりに影響を与えない。

メインシャシーはカーボンプレート製。クランク式のステアリングを採用していることもあり、サーボはシャシー右側に搭載されている。

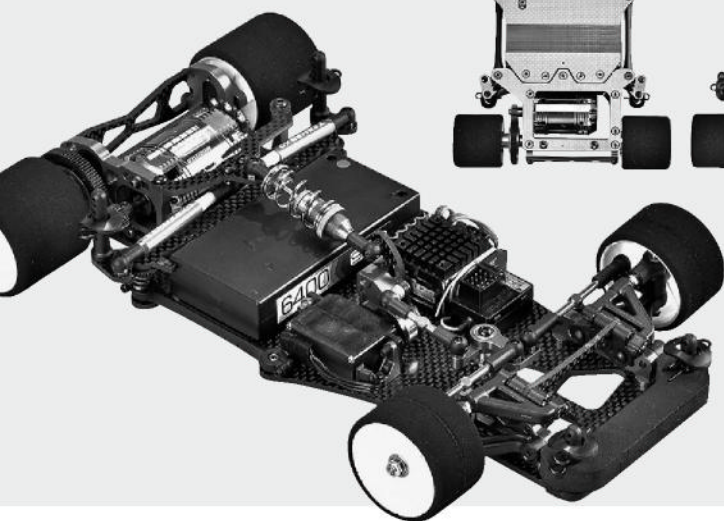


TEAM SAXO

GT-300W

問い合わせ/ブレードレーシングプロダクツ
phone 072-294-6006

台湾のTEAM SAXOが初めて開発した1/12レーサー。多くのコンポーネントを同社の1/10フォーミュラやワールドGTカーと共通化しているのが特徴のひとつだが、メインシャシーやリアのデフ周りはこのマシン独自のものとなる。ステアリングにはクランク式を採用し、それ以外の構成はごくオーソドックスにまとめられている。価格3万4000円+税



手堅くまとめられたGT-300W。フロントサスペンション形式はストラット、リアはセンターボールリンク式というのも常識的なチョイスだ。



リアのピッチングダンパーはオイル封入式。ロールダンパーはフリクションチューブというのも定番の構成。

アルミ製クランク(ステアリングワイパー)を採用し、重量物をシャシー中心に集中させている。



ダイレクトドライブカーの世界

KAWADA

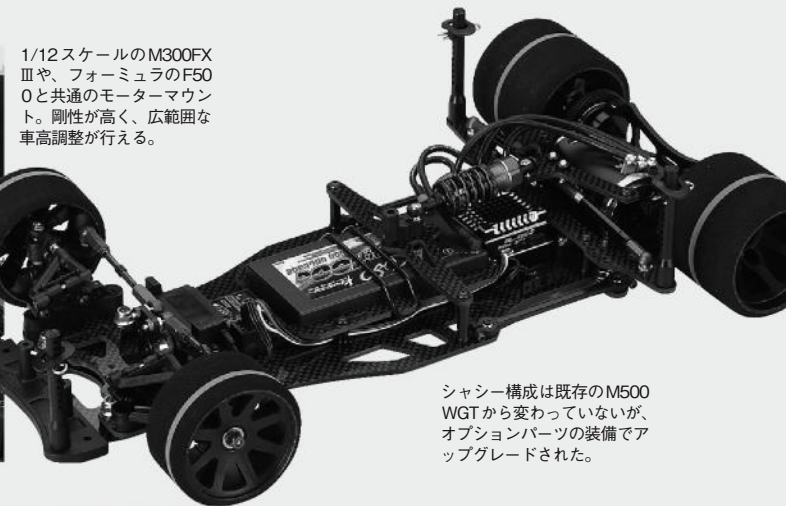
M500WGT-X

問い合わせ/川田模型
phone 0532-41-7771

川田模型（カワダ）がリリースする1/10ワールドGTカー『M500WGT』に、従来はオプション設定だったパーツを標準装備させたスペシャル仕様。フロントサスはダンパー機能をもったSDSタイプとなり、リアロールダンパーもハイグレード仕様に変更。これ以外にもモーターマウントやデフリングなどが変更されたお買い得なモデルといえる。価格3万8000円+税



1/12スケールのM300FXⅢや、フォーミュラのF500と共通のモーターマウント。剛性が高く、広範囲な車高調整が行える。



シャシー構成は既存のM500WGTから変わっていないが、オプションパーツの装備でアップグレードされた。



シャフトにタフラム（テフロン硬質アルマイト）処理を施したHGダンパーがスムーズな作動を実現してくれる。

1Sサイズのバッテリーバック専用設計だが、バッテリーの搭載位置はホルダーの移動で前後に調整できる。



アッパーアームにフリクションダンパーを装備するというユニークなスタイルのSDSフロントサスを採用。



ボディは別売り設定。写真はカワダ製の『MSR』で、国際的なワールドGTの規定に沿って作られている。

1/12モデル同様にサーボを吊り下げ式でマウントし、クセのないハンドリングを実現。リアウイングもこの2016では新形状になっている。



XRAY

X12 2016

問い合わせ/セントラルアールシー
phone 072-239-6565

XRAY社が'14年末にリリースした同社初のフォーミュラモデルが早くもリニューアル。従来型をベースにしながら、サーボのフローティングマウント化をはじめ、リアロールダンパーの変更や、カーボンプレート類のデザインなどが見直されている。付属ボディも新型に。価格4万5500円+税

KYOSHO

MINI-Z RACER NEW MODELS

問い合わせ/京商 phone 046-229-4115

京商ミニッツレーサーにも新バリエーションが登場。これらはAWD（4輪駆動）方式を採用したミニッツスポーツAWDの新キットとして販売されるため、今回の定義ではDDカーといえないが、ミニッツレーサーMR-03とボディやタイヤなどを共用することができるなど、共通点は多い。スポーツシリーズ用新基板の採用によってジャイロの装着が可能なおことに加え、送信機を上位モデルのKT-432PTに変更するなどのチューンナップも楽しめる。価格各2万2000円+税

YOKOMO

YR-10 FORMULA ver.ETS

問い合わせ/ヨコモ
phone 03-5613-7553

ヨコモがヨーロッパ市場を見すえて開発した新型1/10フォーミュラ。ヨーロッパで開催されているレースシリーズ・ETSの規定に沿って作られたため、同シリーズの指定のライドタイヤの使用を前提にデザインされているのが特徴となる。Fサスアームにはカーボンを採用。価格3万9800円+税



ラバータイヤ専用設計というところとあって相性は抜群。鋭いハンドリング性能の発揮と高い安定性の確保を両立させている。

GT-R R34
V.SPEC II



FAIRLADY Z
(Z33)



IMPREZA
WRX



KEY PERSON

京商 R/C営業本部 R/Cグループ
山口真司さん

京商製R/C製品をはじめ、多岐にわたる製品開発を担当。
1998年発売の初代ポケット・アーマーも同氏が手がけたもの
だ。今回の10式戦車においても、製品企画から車体および
コントロールシステムの設計、生産ラインの調整や製品パ
ッケージ（写真右のパッケージは10式用の新デザイン）製
作など、ほぼすべての分野を自身で担当している。

開発担当者が語る



ポケット・アーマー iDRIVER 陸上自衛隊10式戦車 へのこだわり

机の上でも遊べる手のひらサイズの戦車ポケット・アーマーの最新作となる『陸上自衛隊 10式戦車』。
既存のシリーズから構成部品を一新したという“ヒトマル式”に込められた開発者の想いとは？

取材協力／京商 phone 046-229-4115
text／A.Hasegawa 長谷川 敦 photo／K.Tsuchiya 土屋幸一

「10式」だ。実車の人気も高いこの10式をポケット・アーマーに加えるにあたり、開発担当の山口氏はどのような想いを抱いていたのだろうか？ まずはそこから訊いた。

「そもそも、ミリタリーの世界で新型が出るということは乗用車などに



Bluetooth Smartを利用してスマホなどで
操縦が行えるiDRIVERを搭載したポケット・
アーマーの最新作。価格各5800円＋税

10式を作りたいかった——
まずはそこが重要です

1／60スケールのスモールサイズながら、実際に走行させることができるという楽しさと、ディスプレイモデル顔負けのディテールで人気の京商ポケット・アーマーシリーズ。その新作は、日本が誇る最新鋭機

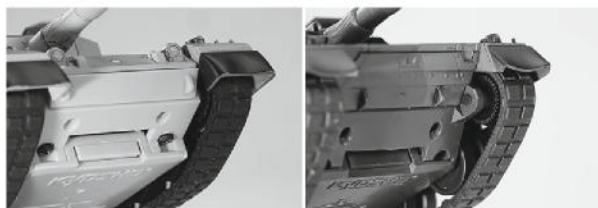
比べればきわめてまれで、10式の登場（10年一般公開）は非常にインパクトがありました。実は、前回のポケット・アーマーでは、実物のサイズが異なる車種を共通のシャシーにするなどの制約があり、さらに90年代の成型技術ではやりたくてもできなかったディテールの追求などもあって、私個人としては不満が残っていたことも事実です。だから「いつかはリベンジを」と考えていて、10式の登場はそれを実現するのにうってつけだったんです。もちろん10式自体が魅力的な戦車なので、どうしてもモデル化したいという想いもありました。

従来のポケット・アーマーシリーズ、特に陸上自衛隊90式戦車は実物と縦横比が異なるうえに転輪の数も違う。これは理由があつてのことなのですが、10式ではここをきちんとしたかった。そのために構成する部品のほぼすべてをイチから設計し直すことにしました。スケールは従来のポケット・アーマーと同じ1／60。これは楽しく遊べることを考慮して決めたサイズなので変更せず、ホイールベースや車幅などの比率を実車に合わせています。

フロントホイール軸の位置もより実車に近づけるように前方に移動しています。ここは過去のポケット・アーマーでは構造上妥協した部分で、そのためアブローチアングルの再現が不十分でした。でも10式では実車同様の位置に車軸を設定したため、金属パーツを追加して強度を確保しています。よいいなコストはかかっていますが（笑）、ここはどうしてもこだわりたいかった。おかげでシャ

成型技術の進歩が成し遂げた ポケットサイズとは思えないディティール

自身も戦車マニアであるという山口氏がこだわり抜いて作り上げた10式戦車。縦横比を実車同様に設定したことでまずは全体のシルエットを整えているが、模型としてのカッコよさを優先し、あえてディフォルメしている箇所もあるという。「スケールを追いすぎるのもダメで、パッと見た時のカッコよさも考慮に入れています」(山口氏)。金型成型技術の進歩により、従来では不可能だった細かいモールドの再現も実現している。



構造変更でフロントホイール(誘導輪)の位置を前方に移動。左の90式と比べればその違いがわかる。これによってアプローチアングルがシャープになり、ルックスの向上に大きく貢献している。「ここはどうしてもやり直したかった部分です」



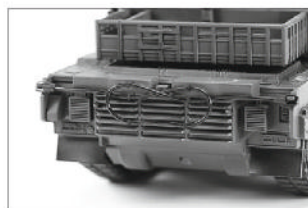
迷彩1(右)と迷彩2(左)、デザートブラウン(中)の3カラーをラインナップ。デザートブラウンは実際には存在しないカラーだ。「本当は他国の軍隊にある砂漠用のピンクや、関係者しか見たことがないという試作機のブルーなども製品化したかったのですが、営業から『それはちょっと待ってくれ』と止められました(笑)。コレは書きちゃってもOKです」

「IPなイメージに仕上がりました。縦横比同様に、全体の形状や細かい部分にも注目してほしいですね。ポケット・アーマーはディスプレイモデルではなく走行可能なR/Cなので、ルックスと同時に強度にも配慮する必要があります。また、塗装を含めた完成済みで発売するため、工場での塗装工程なども考えなければいけません。そういった点で苦労はありましたが、完成品は満足いく出来になっていると思います。戦車に詳しい方にも見てもらいましたが、10式のイメージは十分に再現できていると言ってもらえました。実車の機銃は90式と同じですが、ここもあえて新規金型を起こして作り直しています。」



「スマホで戦車を操縦するという新鮮な楽しさを味わってほしい」という山口氏。次なる野望(?)はどこに?

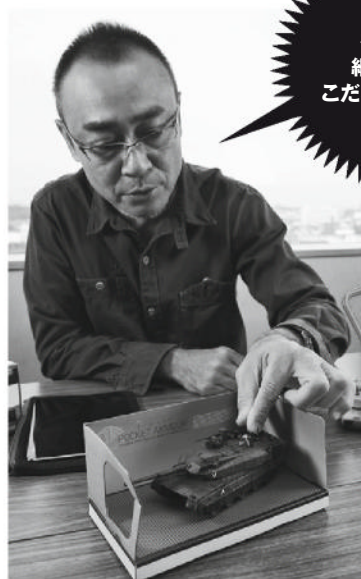
「IPなイメージに仕上がりました。縦横比同様に、全体の形状や細かい部分にも注目してほしいですね。ポケット・アーマーはディスプレイモデルではなく走行可能なR/Cなので、ルックスと同時に強度にも配慮する必要があります。また、塗装を含めた完成済みで発売するため、工場での塗装工程なども考えなければいけません。そういった点で苦労はありましたが、完成品は満足いく出来になっていると思います。戦車に詳しい方にも見てもらいましたが、10式のイメージは十分に再現できていると言ってもらえました。実車の機銃は90式と同じですが、ここもあえて新規金型を起こして作り直しています。」



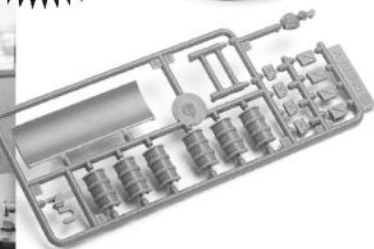
車体後部には軟質素材のけん引用ロープも装着。サイドスカートも軟質素材で作られた別パーツで、スケール感を向上させる。



機銃は軟質素材で作られた走行用と、より細かいつくりとなる展示用の2タイプが付属。写真は走行用の機銃だ。



機銃の
細部にも
こだわりました!



従来のポケット・アーマーに付属するランナーパーツ(上)。戦車長のフィギュアやドラム缶などがモールドされている。新発売の10式にも付属させたかったとのことだが、諸事情により今回は見送られている。

車体のカラーは3タイプで、迷彩1は新車時、迷彩2は使用にともなうて変化した色を再現しています。砂漠仕様のデザートブラウンは現状では実際には存在しませんが、将来のことも考えて製品化しました。これは模型ならではの「遊び」です。社内にも賛否両論がありました。が、メーカーは『これを作っておけば安心』というもののだけを作っておけばいいのですよ(笑)。特にウチ(京商)はいろいろ冒険すべきです。

ブルートゥース通信を利用することによってスマートフォンやタブレット機器などで操縦できるというのもポケット・アーマー10式の特徴です。手持ちのスマホなどに無料のアプリケーションをインストールすれば、すぐに10式を操縦できます。また、スマホと車体の相互通信機能を活かした最大8台の同時アクションや、その途中で単体だけを動かすこともできます。つまり、10式はいわゆるオモチャではなく、れっきとしたブルートゥース機器なんです。

ダウンロード可能なアプリを使用するということは、将来的なアクションの追加をはじめ、さまざまな拡張性があることを意味しています。10式は、従来のポケット・アーマーに比べて製品としてのバリューを上げることができたと思います」

一歩
先をいく

進化するアイテムの性能を引き出す 最新ノウハウ

走りをワンランク引き上げるための手法は多い。
しかし、R/Cカーの具体的にどんなノウハウが有効なのか？
なかなか人には聞けない裏ワザを紹介していく！

Newest
Know-
How

Content
1 ドリフト足周りの
セッティング

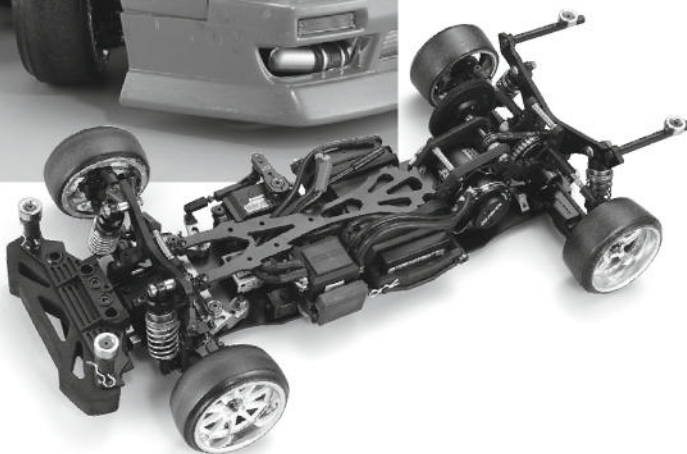


駆動方式が4駆でも2駆でも、足周りに求められる要素は、「切れ角が確保できる」ことと、「高いトラクション性能をもっている」こと。そして、「実車のドリフトと同じタイヤの動きや見え方にできる」ことである。特に見た目という部分が重要なのだ。

Content
1 巷で流行の足周りのモディファイ
ラジドリの「○○脚」
使いこなし

トップドリフターたちが使用している足周りにはさまざまな名称がある。その「○○脚」と呼ばれている足周りのメリットとはどんな部分なのか？日々進化を遂げるラジドリシーンにおいて、もはや欠かすことのできないフレキシブルなセッティングが可能な足周りについて解説する。

取材協力／アディクション
<http://addictionrc.web.fc2.com/text/>
text／H.Okutsu 奥津秀昭
photo／Y.Takagi 高木克宗



多彩なセットアップができるフロント周り



TATSUKEN-ASHI Ver2
価格 1万5000円＋税

アーム長とキングピンアングル、トロールやキャスター角も変更可能。組み立てには別途必要なパーツがいくつかある。

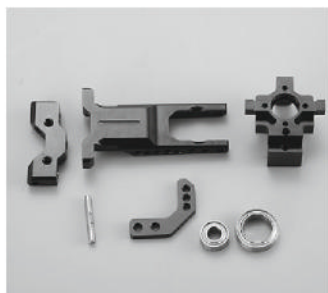
見た目を重視しながらも
操縦性も追求する!!

ラジドリシーンではさまざまな名称で呼ばれるサスペンションがある。例えば、ドリバケタイプCに採用されていたAアームを使う足周りを「C脚」と呼んでみたり、基本的にはダブルウィッシュボーンの足周りなのだが、アームの形状だったり、開発者の存在の名称で呼ばれたりしているのである。

ではそれら「○○脚」と呼ばれている足周りで行われていることの根底にはなにがあるのだろうか。それは「実車のような動きと見た目」を追求するということである。

いわゆるC脚と呼ばれてしまっているAアームやYアームの足周りを

理想の動きを可能にするリア周り



TATSUKEN-ASHI Ver2 REAR
価格 1万5000円＋税

アーム長やゼロレバー比への変更などが行えるリアサスアーム。アルミ製ながら軽量に仕上がっているのもポイント。

使う理由は、切れ角をこれまでのCハブを使う足周りよりも多くできること。さらに、アーム長を伸ばすことでキングピン位置をより外側に出すことによるナロースクラブの実現だった。さらに、そこからキングピンアングルのなどを変更すれば、ドリフト時の外側のタイヤの見た目が実車と同じようにネガ方向に変化する。これで走行時の見た目を、実車に近づけることができるようになったのである。もちろん、これらの要素は走行特性にも影響があり、今日のリアルな走りを可能にしているのである。

そこで、今回は開発者グループの名称に由来するアディクションの「タツケン脚」を使い、セットアップの方法について解説して行く。

フロント足周りでできることと、その効果は!?



主な調整項目はこの3つ!!

その ①

アーム長

ナロースクラブのナックルを活かしたセッティングが可能。

その ②

キャスト角

スペーサーを使うことで、細かく調整が可能。舵の効きに効果あり。

その ③

キングピンアングル

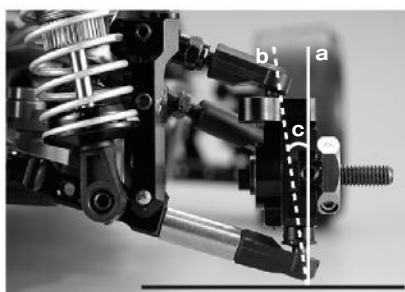
0、8、13°の3種類から選択でき、ドリフト時のルックスに効く。

③ キングピンアングルがルックスを高める

キングピンアングルとは右下の写真のbが軸となった時の角度(c)。この角度が深いほど、ステアリングを切った時のタイヤの角度変化が大きくなり、カウンターを当てた時の外側のタイヤはポジ方向に変化する。そのため、舵の効きが高まり、さらにリアが巻くような挙動となってカウンターを当てやすくなる。



ナックルプレートを装備することで、キングピンアングルは0°、8°、13°から選ぶことができ、好みに合わせることが可能だ。



他にもこんな効果がある!!

スクラブ



ナロースクラブのナックルのため、フル舵角時にタイヤの位置が大きく変化しないので、ルックスも◎。

切れ角



必要十分な切れ角の確保ができるだけでなく、アッカーマンの変更も可能となっている。

多彩な調整ができる!!

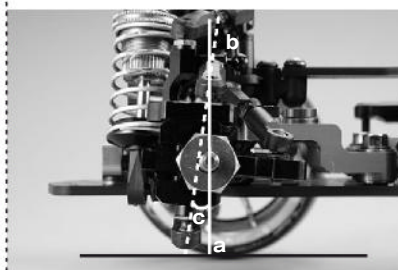
① アーム長の調整でナロースクラブを活かせる

タツケン脚では2箇所であーム長の調整が可能。アーム長を伸ばすメリットは、ワイドボディを使用する場合においてオフセットの深いホイールに頼らず、ボディに対してホイールをツライチにできること。これにより、スクラブ変化量を抑えられ、舵を当てた時にホイールベースの極端な変化もなくなる。



② キャスター角で舵の効きを変える

一般的には、キャスト角が増えると直進安定性が高まるが、ドリフトではカウンターを当てた時の舵の効きがよくなりやすい。カウンターを当てた時にコーナーのアウト側のタイヤのショルダーを使うことになり、トレース感が高まって、舵が効くから。下の写真の点線のbがキャスト軸、cがキャスト角だ。



上の写真で指しているスペーサーの厚みでキャスト角を変更できる。スペーサーなしが5.4°で、1mm増やすごとに約1.7°増える。

調整項目はこの3つ!!

その ① アーム長

ボディに合わせて調整できる。トラクション性能も変わる。

その ② レバー比

専用プレートを使うことで、ダンパー性能を活かせる。

その ③ ロールセンター

ロール量をコントロールできて、トラクション特性を変えられる。

リア足周りでできることと、その効果とは!?



① アーム長で縦と横のグリップを変える

上の写真で示している部分のスペーサーの量によってアーム長が変更でき、ワイドボディに合わせられるほか、接地感の調整も可能で、路面追従性の特性も変えることができる。



② ダンパー性能を活かすレバー比変更

付属するゼロレバー比プレートを使えば、アームの可動量とダンパーの作動量を同じにでき、ダンパーセッティングを活かすことが可能になる。トラクションアップに有効だ。



③ 安定感を高めるロールセンター

ナックル下側には4箇所のピン穴が設けられ、アーム長だけでなく、ロールセンターの調整も可能。ロール変化によって、トラクションが向上し、幅広いセッティングが可能だ。



ダンパー取り付け位置はアームで5箇所から選べる。またナックル側でのアーム長の変更も簡単にできる構造。そして、ブレーキキャリパーの装着も可能なのだ。

ここが

あそこが

気になるアイテム触って試して、テスト&トライ!

THE IMPRESSION

PROS & CONS ザ・インプレッション

次々とリリースされるR/Cカー用各種アイテムの真価を知りたい!

そんなヒトにお届けするのがこの実走テストコーナーだ。

本誌スタッフが、愛のあるアイテムテスト、そして評価を行います。

PROS & CONS

| 01

【 KYOSHO 】

RAGE VEi オプションパーツ

問い合わせ／京商 phone 046-229-4115

text／A.Hasegawa長谷川 敦

photo／K.Tsuchiya 土屋幸一

装着可能車種:京商1/10 FAZER各車
材質:スチール、アルミ



各種オプションパーツを装着した状態のRAGE VEiシャシー。これらのオプションは京商FAZER系の各モデルに装着することができる。

新世代EPカーの ポテンシャルを引き上げる!



ハードな走行も
なんなくこなせる!

走行中の振動量がオンロードとは比べものにならないオフロードにおいて、各部の剛性向上は非常に効果的なチューンナップになる。これでドライブする際の安心感も確実に高まる。



ブルーアルマイト処理が施されたセンターシャフト。ねじれにくいアルミ製のため、スロットルレスボンスがアップ。価格600円+税



高剛性なことに加え、キット標準品に比べて耐久性も高くなるスチール製デフシャフト。4本入りでの販売となる。価格1700円+税



新発売のアルミ製ナックルセット。CNCアルミ削り出しのパーツのため、精度が高く耐久性にも優れている。価格4000円+税



駆動効率を向上させることに加え、走行中に大きなショックを受けた際にも脱落しないユニバーサルシャフト。価格2900円+税

駆動系の強化でdDRIVEの
パワーを確実に伝達

ここが

あそこが

ボルトオンで
カンタン装着!

メーカー純正オプションパーツだけに装着はカンタン。しかも確実なチューンナップが期待できる。dDRIVEはかなりパワフルなモーターなので、駆動系のチューンナップはなによりも先に行っておきたい。

カラフルさも
あればなお◎

ブルーのセンターシャフトを除き、今回紹介するパーツのカラーは洗め。スチール製品は仕方ないかもしれないが、アルミ製ナックルなどはカラーバリエーションがあればさらにパーツ選びが楽しくなるはず。

モーターとESCが一体化し、シンプルで配線とマシンの軽量化を実現するティームオリオンのdDRIVEを搭載した京商製1/10レーシングトラックの「RAGE VEi」。そのRAGE VEiの駆動系や足回りを強化するオプションパーツがリリースされている。

今回紹介するのは、既存の各種オプションパーツと新規登場のアルミナックルセット。これらのパーツはRAGE VEiをはじめ、京商のFAZER系各シャシーに装着可能となっており、そのいずれもがマシンの耐久性アップに貢献してくれる。今回の各オプションパーツ装着で走行性能が高まるのはもちろん、よりタフなマシンに仕上げられる。

【HITEC】

multi charger X2 PRO

予価3万8800円+税

問い合わせ/ハイテックマルチプレックスジャパン

hone 050-5519-4989

text/A.Hasegawa長谷川 敦

photo/T.Hayashi 林 敦彦

サイズ:180×65×72mm

重量:1260g 充電電流:0.1~20A

入力電圧AC100~240V、DC11~20V

ハンダごても装備した
ツイン出力のAC/DC
チャージャー作業効率をアップする
ワークステーションにも注目!

ハンダ付け作業を行う時に便利な専用スタンドもリリースされている。ハイテックマルチプレックスジャパンが取り扱うRC Loggerブランドの『ワークステーション』は、ハンダ付け作業を容易にするスタンドと大型の拡大鏡が一体化した優れたモノだ。価格1万5000円+税



ハンダ付けする対象物を保持するためのクリップが多数装備され、角度も自在に調整できる。拡大鏡の見やすさも抜群だ。

ここが

あそこが

ピットスペースが
有効に使える

1台で2本のバッテリーパックが充・放電可能ということだけでなく、ハンダごても使えらるとなれば、ピットテーブルに余裕ができる。R/Cの周辺機器は多くながちなので、これは便利だ。

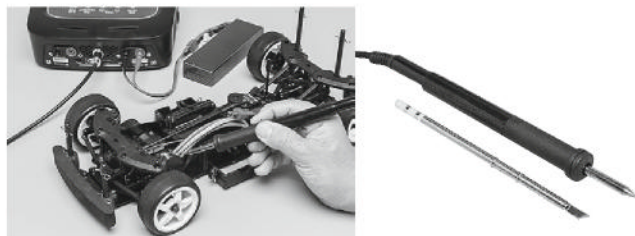
価格はちょっと
高めかも……?

充実の装備で、充電性能とハンダごでの使いやすさには文句のつけようがないが、さすがにこれだけ豪華な内容となると製品価格もそれなりの額になってしまう。内容を考えてみると割高ではないが……。



本体正面には2系統の充・放電用端子が装備されている。タブレット機器などの充電にも使える5VUSB出力も装備。

専用のハンダごてが付属



ここでは2種類で通常のハンダごてとホットナイフが付属する(右)。作業は左写真のようにハンダごてを充電器中央の端子に接続して行うが、使い勝手はよく、出力60Wの付属ハンダごてはEPカーの配線作業なども十分に行える。

HVバッテリー対応に加え内部抵抗測定機能も装備



2系統それぞれでタイプの異なるバッテリーの充電が行える。走行用と送信機用、またはプラグヒーター用バッテリーなどの同時充電も可能だ(左)。バッテリーの内部抵抗測定機能も装備しているため、劣化具合の確認や管理などに活用できる。

EPカーの組み立てやメンテナンスの際に使用頻度の高いハンダごて。しかし、スタンドや電源などのスペースも考えると、常時ピットテーブルに出しておくのも効率が悪く、そこでも注目したいのが今回紹介するハイテックマルチプレックスジャパンの多機能型充電器『マルチチャージャーX2プロ』だ。この充電器最大の特徴は本体にハンダごてを接続可能なこと。ハンダごて用の配線を気にすることなく、必要な時にすぐにハンダ付け作業が行える。もちろん充電器としての性能も高く、AC&DC電源両対応なことに加え、2本のバッテリーパックを同時に充電できる。注目のHVバッテリーも充電可能だ。

【 SANWA 】

NEW SRG サーボシリーズ

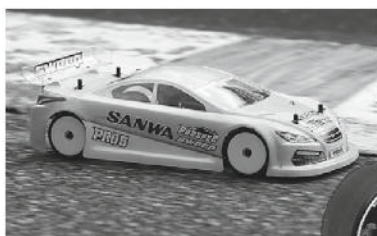
価格2万円+税 (LS)、2万1000円+税 (BS/BX)

問い合わせ/三和電子機器 phone 072-964-2531

text/A.Hasegawa 長谷川 敦 photo/N.Oshio 押尾暢丈

サイズ:40.5×21×26.5mm (SL)、
40.5×21×38mm (BS/BX)
重量:47g (SL)、69g (BS)、72g (BX)

きめ細かい改良が施された レース用サーボシリーズ



驚愕のレスポンス性能を披露!

今回はロープロのLSをEPツーリングカーに搭載してテストしたが、鋭いレスポンスに驚かされた。しかもただ速いだけでなく、反応の細かさや実にハイレベルだった。



ケース&ギヤをさらに強化

BS&BXはケースをビス6本留めにして強度を向上(左)。ファイナルギヤだけでなく、内部のギヤも素材などが変更され、作動の正確さと高強度の両立に成功している。

ここが

あそこが

性能&耐久性ともに
文句なしの仕上がり!

上にも書いているが、レスポンス性能に関しては申しぶんなく、スピード&トルクも十分。サンワのSSRモードで真価を発揮するが、通常モードでもその高性能は感じられるだろう。サーボの進化が体感できる。

質実剛健な見た目も
よいのだけど……

性能に関しては100点満点。しいて難点をあげるとすると、スタンダードタイプのケース&ラベルがやや地味なこと。好みの問題もあるのでいちがいにいいとはいえないが、もう少し派手な外観でもよかったかも?



スタンダードとロープロの 2タイプを発売

今回リリースされた新サーボはスタンダードサイズとロープロファイルの合計3タイプ。ケースサイズやシャシーへの取り付け寸法は基本的に従来のサーボシリーズと同様だが、レース参加で得られたデータなどを参考にして内部は徹底的に見直され、ケースの肉厚などにも変更が加えられている。



スタンダードタイプはスピード型のBSとトルク型のBXを用意。それぞれギヤの仕様も異なる。



サンワ(三和電子機器)からレースでの使用をターゲットに開発された3タイプの新型サーボが登場した。『SRG・LS』は1/10EPツーリングやバギー、フォーミュラなどに適したロープロタイプで、『SRG・BS』と『SRG・BX』はGPモデルにも使用可能なスタンダードタイプ。いずれもレスポンスや耐久性に優れたブラシレスモーターを採用し、サンワ独自のハイレースポンスモード・SSRに対応する。従来のサーボに対してスピードやトルク、応答性といった性能だけでなく、強度や耐久面でも改良が施されているのが特徴で、コストを抑えた樹脂製アッパーケースながら、十分な強度が確保されている。



X4は4つの独立した充電器がひとつになったようなもの。バッテリーの種類、電圧など、4系統それぞれ個別に設定し、充放電できるというのがポイントだ。



4本同時に充放電ができる!

マルチチャージャーX4 AC plus

価格3万2800円+税

新年初頭ということで、充電器の買い替えを考えている人も多いことだろう。今、充電器で人気なのはハイテックマルチブレックスジャパンがリリースするマルチチャージャーシリーズ。そのなかから、今一番、新しい機種を紹介しよう。

ひとつはX4 ACプラス。これは4本まで各種バッテリーを充電でき、またAC電源——つまり、一般家庭のコンセントで使うことができる。連続走行のために多くのバッテリーを充電する必要がある人や、家族でR/Cを楽しんでいる人などにお勧め。価格帯から中級者向けに

Remarkable Item Pick Up

ハイパワーか充電本数か? ハイテック製 2大人気充電器 買うならどっちだ?

最大2本&ハイパワー充電可能

マルチチャージャー X2 400

価格2万8000円+税

問い合わせ/ハイテックマルチブレックスジャパン
phone 050-5519-4989 photo/N.Murakami 村上修子

**ハイパワーが
持ち味!**



X2 400はパワフルな充電をするために、別途安定化電源が必要だ。写真の電源はハイテックマルチブレックスジャパンのe Power Box 30Aだ。

ドリフト魂
DORI-TANA 2016

IMPRESSION

ポテンシャルの高さは上位モデル譲り!

GRK GLOBAL STANDARD 実走インプレッション

本格的な冬を迎えても話題のつきないドリフトシーン。

そんな話題の中心に位置するモデルが「GRKグローバルスタンダード」だ。

樹脂シャシーを採用した“基準モデル”の走りはいかに!?

価格 1万9800円+税

問い合わせ / R31HOUSE phone 0574-24-7310

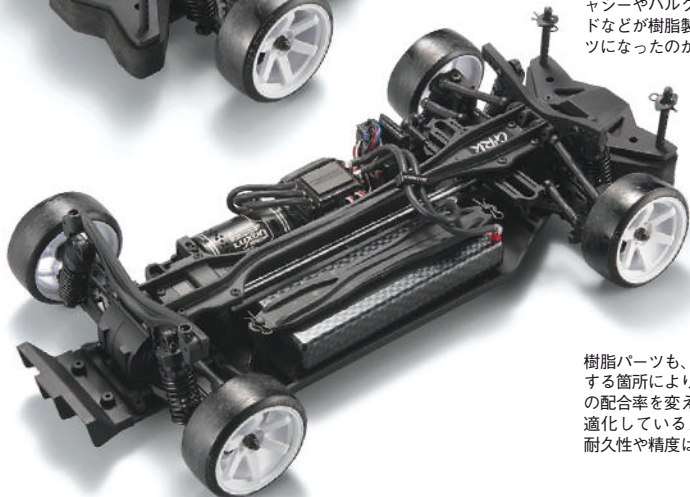
取材協力 / RC オアフ phone 044-863-7868

text / H.Okutsu 奥津秀昭

photo / Y.Takagi 高木克宗



これまでのGRKシリーズとは違い、シャシーやバルクヘッドなどが樹脂製パーツになったのが特徴。



樹脂パーツも、使用する箇所により素材の配合率を変えて最適化しているため、耐久性や精度は抜群。

01

走り出したその瞬間から
笑顔になれる傑作マシン

「リアトラクションの高さと舵の効きのよさ、これが並外れて高い操縦性を実現している!」というのがファーストインプレッション。つまり、角度と車速などの操作が容易であるということ。ゆえに、走り出した瞬間に「コレは!!」と、心躍る想いに駆られるのである。

各地で話題になっている「GRKグローバルスタンダード」は、走行性能が高いのももちろんのこと、シ

ヤシー構造も注目したいポイントが多々ある。とりわけ重要なのが、組み立てやすさやパーツの構成といった部分。精度が高くメンテナンス性に優れる樹脂製のギヤボックス&メインシャシーをはじめ、ボディマウントひとつとっても「なるほど!」と思わせるアイデアがいくつも盛り込まれているのである。

マシンの走りとはパッケージングだけでなく、今後リリースされるオプションパーツも含め、ユーザー第一のこのマシン、すべての要素において、笑顔と呼ぶ1台といえる。

シャシーの細部を 独自視点でCHECK!

従来のGRKと共通の構造をもつグローバルスタンダードだが、
このマシンならではの注目ポイントをピックアップ!
走りのよさを生み出す秘密を各パートにみることができる。

GOOD POINT 1

自由度の高い 足周り

前後足周りに固定式のアッパーアームを採用し、初心者でも組み立てやすくしているのがポイント。パーツを交換すればチューニングも可能なので、ドライバーのスキルに合わせられる。加えてロワアームの位置が前後に移動可能など、セッティングの幅も広い。



左/ロワアームはスペーサーの入れ換えによって位置の変更が行え、ホイールベースの調整ができる。中/固定式のアッパーアームが採用されている。右/オイルダンパーも樹脂製。エアレーションタイプも選べる構造となっていて、広範囲のセットアップを可能にしている。

GOOD POINT 3

整備性と信頼性の高い駆動系

GRK グローバルから継承された前後分割タイプのギヤボックスやスライド式のモーターマウントなど、整備性に優れた駆動系をもつグローバルスタンダード。加えて豊富なオプションも用意されているため、駆動比の変更なども自在に行える。精度の高いギヤにより耐久性もきわめて高い。



左/前後分割タイプのギヤボックスは整備性も抜群。標準では等速となっているが、オプションパーツによって幅広い駆動比を選べる。デフは前・ボール、後・ソリッドを採用。右/モーターマウントはスライド式で、バックラッシュ調整も容易だ。



取材協力サーキット RCオアフ

今回の走行テストは神奈川県川崎市にある「RC オアフ」で行った。カラーコンクリート路面のメインコースには気持ちよく握れる箇所も設けられており、誰でも楽しく走れるレイアウトだ。
所在地: 〒216-0013
神奈川県川崎市宮前区潮見台2-3
phone: 044-863-7868

IMPRESSION

GRKの血筋をもつ実力派だが 誰でも楽しめる懐の深さも!

キット標準状態であっても、大きな半径のコーナーではしっかりカウンターを当てて走行できることに加え、舵も確実に効くためにライン変更なども比較的容易。樹脂シャシーならではの粘りで、歴代のGRK同様に横にも縦にも走るマシンに仕上がっている。グリップの高いアスファルトやカーペットならば、速度域の高い走りを楽しめるはずだ。

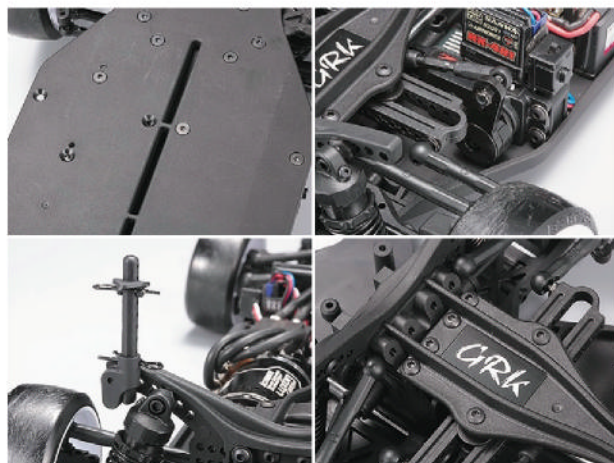


新たなスタンダードとなりえるポテンシャルの高さが魅力。ユーザーの好みをしっかり反映できるマシンだ。

GOOD POINT 2

ユーザビリティに優れる

ビスをあえてヘックスタイプとしていることで組み立てやすくしている点やボディポストの形状など、これまでのキット開発や実戦で培われてきたノウハウが随所に盛り込まれている。ショートタイプのバッテリーを使えば、搭載位置を前寄り/後ろ寄りから選ぶことができる。



右上/ロングタイプのホーンを採用したサーボセイバーを標準装備し、大舵角を実現。右下/ネジ頭を潰さないよう、ヘックスタイプのビスを採用。左上/バッテリーの搭載位置だけでなく、サーボの取り付け位置も左右のいずれかで選ぶことができる。左下/ボディポストはピンの位置だけでなくシャシー側でも長さ調整が可能な方式。

切れ角を
CHECK!



ロングタイプのホーンと可動範囲の広いラックの採用によって十分な切れ角を確保。好みに合わせてバンプステアの設定変更なども行える。

HOW TO MAKE

コツを覚えれば誰でもできる!

ダミーエンジン 搭載のための 工作テクニック

エアロ装着の次のステップといえるルックス向上術が
ダミーエンジン搭載によるディティールアップだ。
それなりのノウハウと工作技術は必要になるが、
これでマシンのリアル感を大きく高められる。

text / H.Okutsu 奥津秀昭
photo / K.Shimada 島田健次
A.Kuwayama 桑山 章



今回使用したのはバンドラ製のエンジンパーツ。
バンドラ製はSRとRR、そしてFAの3種類が
セットになっているので、そのなかから選ぶ。



裏側からサテンシルバーを塗り、各部品の表から
マーカーなどで任意の色を塗っていきは完成。
もちろん、細部にこだわって作り込むのもアリ。

STEP 1

エンジンの塗装は マーカーでOK

各メーカーから販売されているポリカー
ボネート製のエンジンパーツ。仕上げに
こだわればキリがないが、それらしくす
るだけなら意外に簡単。まずは裏からサ
テンシルバーで塗装し、表からマーカー
などを使って主要部品をペイントすれば
リアルなエンジンが完成する!



切り出したボンネットと使用するエンジ
ンの大きさを比較し、どの程度“欄外”
部分が必要になるかを確認しておく。

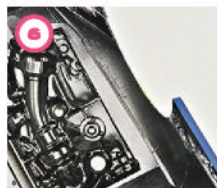


左/ベースとなるボディのボンネットを切り出す。装着後
もボンネットを使用したい場合は特にていねいに作業して、
塗装だけでなく、表面にも傷を付けないようにすること。
右/切り出したボンネットとボディの断面部分をヤスリで
整える。多少の隙間を作っておくとその後が楽になる。

STEP 2

エンジンとボディの フィッティングが大事

エンジン装着のひとつの山がボディへのフィッティング。ダミーエ
ンジンとは汎用品であるため、使用するボディに必ずしも大きさがあ
っているとはいえないというのがその理由。より自然な位置になる
ようにしっかりとフィッティング作業を行う必要がある。



外周はボディへの取り付け
の際の「のりしろ」となるので
しっかりと残す。できるだけ
曲面にかならないようにする
と接着の強度を上げられる。



外周を徐々に減らし、位置が
ほぼ決定したらボディに仮止
めして最終的な位置をマーキ
ングし、それよりも3~4mm
大きく外周をカットする。

ボディに当てて、さらにカットする部分
を確認。この時エンジンパーツ側のホイ
ールハウスがボディ側とそろえば完璧だ。



欄外部分を確認したらザックリとエンジ
ンパーツの外周をカット。ボディに干渉
する部分などもあらかじめ切ってしまう。

STEP 3

シューグー&グルーの複合技でガッチリと固定する

フィッティングが完了したら、いよいよボディに固定する。この時使用するのは、確実に固定可能で強度も期待できるシューグーだ。シューグーは速乾タイプもあるが、それでも乾燥にはある程度の時間がかかってしまう。そこでグルーガンも併用すると作業時間を短縮することができる。

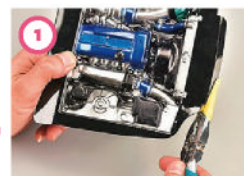


位置が決まったら、エンジンがズレないようにマスキングテープを使って表からも固定しておくこと。

マスキングした位置に合わせてダミーエンジンをボディに取り付けられる。シューグーなら微調整も可能。



ヘラやつまようじなどで接着面にシューグーを盛る。こうすると隙間が埋まって強固に接着できる。



ボディの形状に合わせ、ペンチなどを使って折り曲げるなどして、ボディとの接触面積を増やす。

グルーでの固定が終わったらエンジン搭載完了！……のだが、シャシーにのせるまでにはまだまだ作業が残っている。

エンジン搭載完了



⑤までの作業が終われば、シューグーが乾き始めたら、ボディ裏側からグルーを流して補強を行う。



切り取ったボンネットはボディに仮留めして、エンジン搭載後もボンネットが装着できるようにする。

STEP 4

ココがもっとも重要 シャシーとのフィッティング

エアロパーツとは違い、エンジン搭載は、ボディとダミーエンジンが合体すればコレで終わりというわけではない。実は、最大の難関はシャシーとのフィッティングにある。ダンバースターやボディポストとエンジンが干渉する部分をどのように処理するのが重要なのだ。



テーパーリーマーやカッターを使い、②でマーキングした干渉部分を切り取る。干渉がなくなり車高が合うようになるまで何度も作業を繰り返す。切り取りはできるだけ最小限にすると仕上がりがよくなる。



ボディをシャシーに被せたままマシンを裏返し、シャシー側とエンジンの接触している箇所を確認。ここにマーキングを行う。この作業は、最初だけでなく、終了までに何度も行う必要がある。



STEP3で完成したボディをシャシーにのせるとご覧のとおり。車高を合わせる作業が待っている。

走ってよし
見てもよし

無事にボディがシャシーに搭載できれば作業完了。走行の際に必ずボンネットが付いている必要はないので、好みで使い分けよう。



④の状態で見ると横から見たカットがコレ。ここまで来てやっとまともな車高になったといえるだろう。



②③の作業を繰り返してシャシー側の露出を最小限にすれば、エンジンのリアル感が損なわれない。

INFORMATION

ボンネットの固定はマグネットを使うべし

前回のボディ固定にはマグネットを使用したが、今回のボンネットの固定にもマグネットを使えば、走行の際の脱落が防げるとともに見た目もすっきりするのでお勧め。固定に使用するマグネットは小さくて薄いプラモデル用が便利だ。サイズも複数用意されている。



エンジンルームの裏側とボンネットの裏側に両面テープなどで固定して使えば、表に露出するアイテムがなく、ルックス的に◎。



プラモデル用は直径5mm以下で、厚みも2mm以下の製品があり、これなら隙間をうまく使って固定が行える。価格は300円程度だ。



EVENT REPORT

一年を締めくくる恒例のドリミ2DAYS!

YOKOMO DRIFTMEETING SPECIALROUND 2015

さる'15年12月12日・13日の2日間、茨城県・谷田部アリーナにて「ヨコモドリフトミーティング スペシャルラウンド 2015」が開催された。1年を締めくくるラジドリー大イベントで、実車 D1GP から大物ゲストが来場。海外選手も多く参加するワールドクラスは、ハイレベルな追走バトルで盛り上がった。

取材協力／谷田部アリーナ phone 029-836-0914 text&photo / T.Hasegawa 長谷川貴洋



今回はカメラクルーが会場に登場し、大会の様相をUstreamでライブ中継! ドリミの魅力を全世界に配信してくれた。



実車D1GPの神本 寿審査委員長(中央)・上野高広選手(左)・今村隆弘選手(右)が審査。実車同等の公正厳格なジャッジだ。



華を添えるヨコモレディ・月野真麻ちゃんは毎回云が細かい。今回はクリスマス仕様ネイル!



MCはおなじみ鈴木学さん。朝から晩までしゃべり続けるプロだ!



10月のEPOFF世界戦でも好評だったヨシムラミートの食事も今回も準備万端!



定期開催の「パンコンテスト」も併催。つくば市内のパン屋さんに協力を仰ぎ、100円で7店のパンを試食し、どれが一番おいしいか、来場者に投票してもらう催し。毎回多くの周辺住民が来場する、R/Cを認知してもらう地道な試みだ。今回のお題は「クリスマスに食べたいパン」。フランスのピエレ選手も列に並び「おもしろい企画だね! パン屋さんの地図をもらったんだけど、行けないのが残念だよ(笑)」



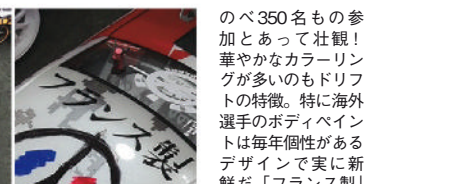
実車D1からゲストとして川畑真人選手(上)・今村陽一選手(中)・末永直登選手(下)が来場。ラジドリも本気モードで選手として参加し、スポーツクラスではなんと川畑選手優勝、末永選手3位、エキシビートクラスでは今村選手3位! さすがのセンスをみせてくれた。



エントランス前にはチームオレンジS15と、話題をさらったOTGレックスLFAがドーンと鎮座! 雰囲気盛り上げた。



ワールドクラスのピットには、国旗と国名付きのネームプレートを用意。どの国の選手なのかわかりやすい配慮がなされていた。



のべ350名もの参加とあって壮観! 華やかなカラーリングが多いのもドリフトの特徴。特に海外選手のボディペイントは毎年個性があるデザインで実に新鮮だ。「フランス製」なのだが漢字が微妙に違うのもポイント。



WORLD CLASS FINAL RESULT

1	Tomoyuki Kanemaru	●
2	Tatsuhiro Yamauchi	●
3	Yoshinobu Murata	●
4	Masashi Yamanaka	●
5	Hayato Yoshiba	●
6	Yoshiyuki Sugawara	●
7	Takuma Nakamura	●
8	Kei Miura	●
9	ナガシメ	●
10	Kent Ong	●
11	Timmy Woo	★
12	Itsuki Adachi	●
13	ヤマノイ	●
14	Khairul Zaman	●
15	アラボン	●
16	Sun Wu	●



D1 クラス

1ST	なおつきー
2ND	しぶき
3RD	ばばら



エキスパート クラス②

1ST	ミヤシタ 3 号
2ND	キョーゴ
3RD	今村 陽一



スポーツ クラス②

1ST	ヨツちゃん
2ND	キタハラ
3RD	マコト



エントリー クラス②

1ST	リュウヤ
2ND	新井俊晃
3RD	リーナ



ワールドクラス表彰式。今回は日本勢が奮起し、上位9名までを独占。東南アジア・ヨーロッパ勢には少々厳しい結果となった。



ツインドリクラス

1ST	Matsu Takayuki Murakami
2ND	Takahiro Kawakami Hayato Yoshiba
3RD	光 Yuki Fukuda



エキスパート クラス①

1ST	ボンコツ
2ND	ゆうき
3RD	山さん



スポーツ クラス①

1ST	川畑真人
2ND	LEON
3RD	末永直登



エントリー クラス①

1ST	カナト
2ND	村上よしこ
3RD	千葉えりか



ミニクラス

1ST	Noda
2ND	スナッチ
3RD	じょー



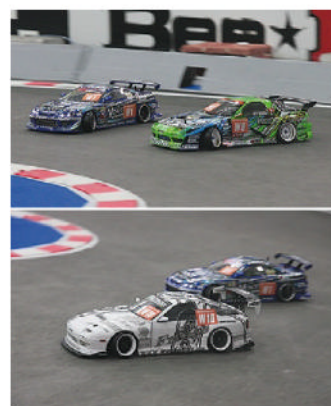
人種問わず国籍問わず、年齢問わずで多彩な表情が見られるのもヨコモドリフトミーティングのよいところだ。近年は国旗の入った独自デザインのユニフォームをそろえて参加するチームも増えてきた。



決勝前には、海外選手のために英語も駆使して入念なミーティング。ホワイトボードを使って、わかりやすく説明していた。



海外選手への記念品贈呈のほか、ヨコモ横堀社長と松崎隼人氏から次期ニューマシン「YD-4」がサプライズで会場発表された。



ワールドクラスはここ数年でどんどんレベルが向上し、ビタビタの追走がここからみられるようになった。優勝はゼッケン10番の金丸選手。強豪選手を下しての戴冠だ。



右/ゆったりした雰囲気、センタービル2階ではお子さん連れの姿も多くみられた。中/マレーシアチームは家族で来日！最後のじゃんけん大会も総出で参加、実に盛り上がりがあった。左/毎年参加のヨーロッパ勢。リラックスして楽しんでた2日間だった様子。

ドリパケナノの
最新情報をお届け!

TAKARA TOMY

DRIFT
PACKAGE
NANO

通信

魅力は走行性能と
価格を超えた再現度

発売以来、各ショップで売り切れ続出中のドリフトパッケージジナノ。本誌でお伝えしてきたとおり、本モデルはトイメーカーの最大手であるタカラトミーが、ヨコモ監修のもとに作り上げた本格的マイクドリフトR/Cだ。全長約100mmというサイズのクルマが机の上で華麗にドリフトする姿に、ホビークーラーも虜になった格好である。

15年10月31日に第1弾として180SX、RX-7 (FD3S)、シルビア (S13)、フェアレディZ NISMOの4種類のマシンを同時発売。その約1カ月後となる11月21日には第2弾としてスプリンタート

NEW PRODUCT

ドリパケナノの新車!

待望の86が登場! 全7種類を ラインナップ

04

2月末
発売予定

トイメーカーのトップブランド、タカラトミーのトイ R/C、ドリフトパッケージジナノが大ブレイク中! その波にのり、ニューモデルを投入決定。待ちに待ったトヨタ 86 の登場だ。

問い合わせ / タカラトミー
phone 0570-041031

フロント周りやリアディフューザーなど、他のドリパケナノシリーズ同様に、サイズを超えたスケール感をもつ。ディスプレイモデルとして、走らせるだけでなく、コレクションする楽しさも本モデルの特徴といえるだろう。



トヨタ86レッド
価格5800円+税

ドリパケナノシリーズの最新モデルは、待望のトヨタ 86! 赤いボディがとにかくレーシー。各細部のディテールも迫力アリ!

日産 180SX ブルー

価格5800円+税

ドリフトといえばやはりこのクルマ! エアロフォルムの180SXはGTウイングも装備し、“即ドリOK”の本気仕様だ。

爆音爆走セット マツダRX-7(FD3S)

価格6500円+税

送信機からエンジン音など、17種類のサウンドが鳴り響く特別モデルが『爆音爆走セット』。送信機は他のモデルにも使用OK!

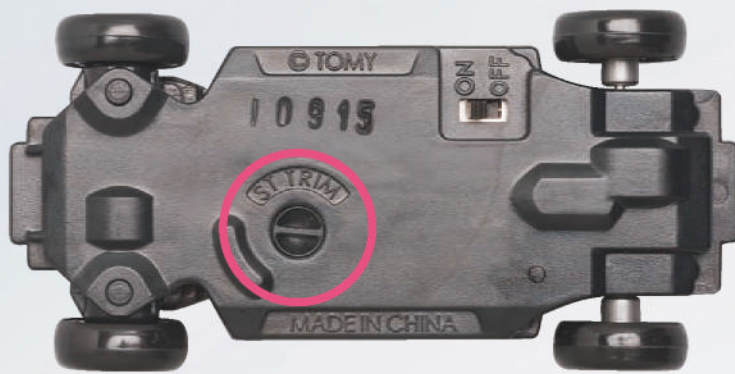
日産 フェアレディZ NISMO レッド

価格5800円+税

フェアレディZはなんとNISMO仕様をラインナップ! ナンバープレートのNISMOの文字など、細部にもこだわっている。



17種類の
サウンドが
送信機から
流れる!



**WHAT'S
ドリバケナノ**

**タカラトミーとヨコモによる
最小級のドリフトR/C!**

ヨコモがもつラジドリのノウハウと、タカラトミーの開発力によって完成したドリフトパッケージナノ。トイラジの域を超え、トリム調整（左写真、丸囲み）などホビーR/C的な要素を盛り込んだ本格派。シャシーはフルカーボードされ、内部へのゴミ・ホコリの侵入を防ぐ。タイヤの材質もヨコモ監修だ。

される予定！ 注目はそのディティール。特にリアディフューザー周りの作り込みは「さすがトミカのタカラトミー」といいたくなるほどの見事な仕上がりをもち。走らせて終わりではなく、コレクションとしても楽しめるシリーズといえるだろう。そして今後も続々と新車種やアイテムが投入されるとの情報をタカラ

トミーより入手。そこで、今月からドリフトパッケージナノ専用となる本連載『ドリフトパッケージナノ通信』のスタートが決定！ 今後、タカラトミーから仕入れた先どり情報や、ここぞしか知れないマル秘ノウハウなどを本誌ならではの斬り口で紹介していく。ドリバケナノファンは要チェック！



R/Cではおなじみの2.4GHz帯を採用し、最大10台まで走行可能に。ステアリングは一般的なトイR/C同様にON/OFF式になるが、スロットルは操作量に応じてスピードコントロールが可能だ。これにより自在にドリフトコントロールを行える。



約1/42スケール……つまり全長約100mm。“ナノ”の名前にふさわしい手のひらサイズの極小R/Cカー。もちろんボディのディティールは、トミカを発売するタカラトミーならではの再現度をもつ。机の上でリアルなドリフトを楽しめるのが本製品の魅力だ。

INFORMATION



各ショップで絶賛発売中!

発売するやいなや、各地で大旋風を巻き起こしているドリフトパッケージナノ。ショップによっては売り切れなんていうところも。ホビーショップ タムタムの各店舗（写真は相模原店）ではドリバケナノを大量投入。買えなかったマシンもここならゲットできるかも。

**マツダ RX-7(FD3S)
イエロー**

価格5800円+税

ビビットなイエローカラーがとにかく目立つFD3S。爆音爆走セットの水色×黒色ツートンとはまた異なる魅力をもっている。

**日産 シルビア(S13)
ブラック**

価格5800円+税

リアウイングレスという硬派な仕様のS13シルビア。端正なブラックカラーが、その美しい姿をより強調する。ファンの多い1台だ。

**トヨタ
スプリンタートレノ(AE86)
ハイテックツートン**

価格5800円+税

根強いファンの多いAE86は、お約束ともいえる白黒のツートンカラー、いわゆるバンダトレノをラインナップ。





HOKKAIDO
STYLE

01

自作パーツで 仕上げた 最高峰のクオリティ

OWNER たあ〜さん

Chassis	RC4WD GELANDE
Bodyshell	RC4WD CRUISER
ESC	CASTLE SIDE WINDER V3
Motor	YOKOMO SS58T
Servo	SAVOX SA-1230SG

ショーカークオリティの
磨き上げられた塗装面

先月号で掲載した、北海道のクロ
ーラーシーンの最前線ともいえるベ
マシンの数々。今月は第2弾をお届
けする（第3弾は次号で！）。

1 発目は、RC4WDのゲレンデ
2を完璧なカタチでフィニッシュし
た、たあ〜さん氏のマシン。フロ
ントバンパーは鉄を切り、溶接して
作り上げたハンドメイド品。こうい
った自作パーツがひとつあるだけで、
そのマシンのオリジナリティは飛躍



北海道でも高い人気を誇るスケールクローラーブランドRC4WDのゲレンデIIシャーシに、同社のクルーザーボディを搭載。ESCは定番ともいえるキャッスルのサイドワンダー2。ステアリングサーボはSAVOX製のものを搭載している。



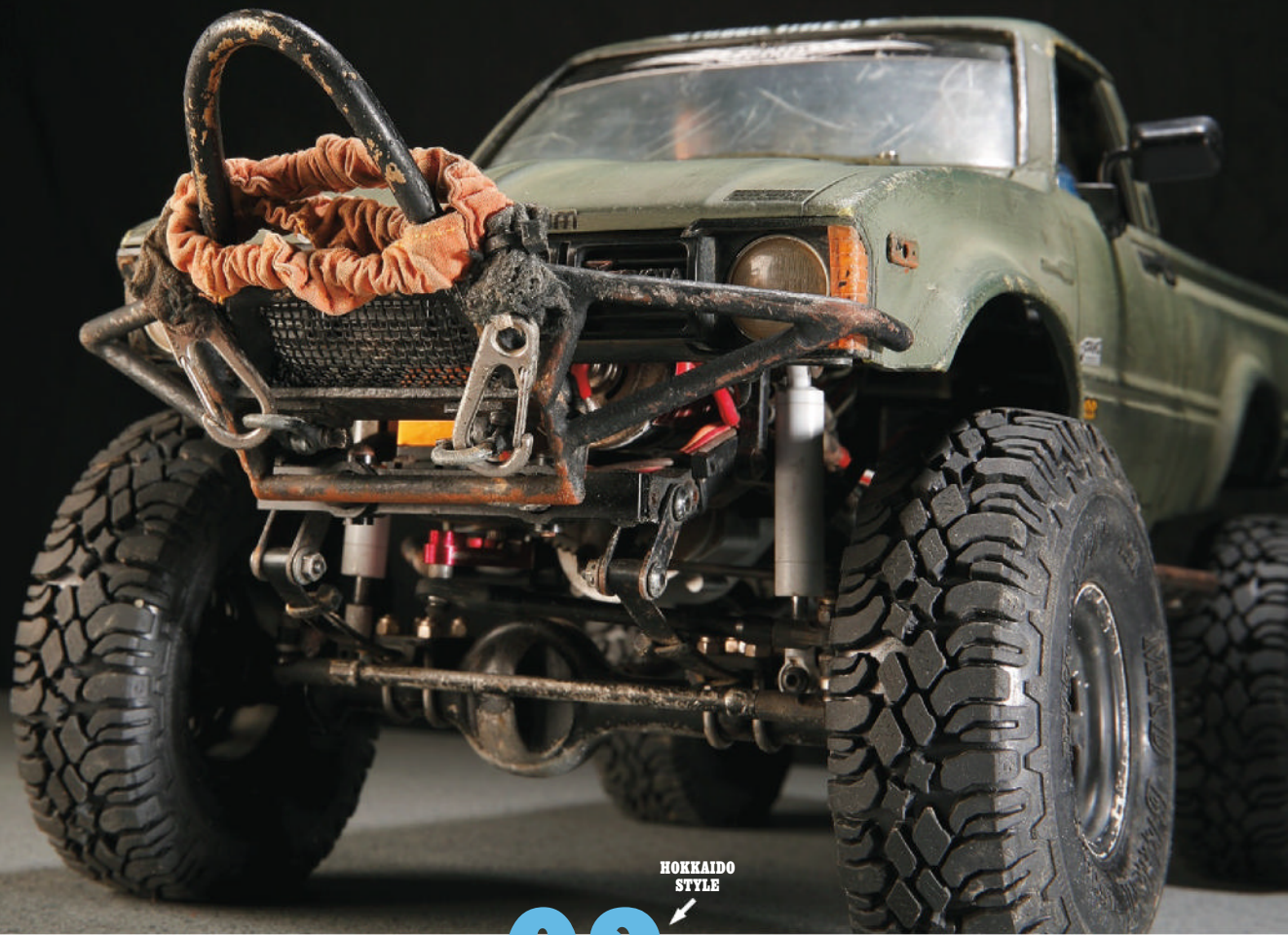
左／傷につき、無骨な雰囲気を出しているフロントバンパーは自作によるもの。スケールクローラーらしいツラ構えだ。右／搭載フィギュアの顔つきも個性的。車内の調理用具やガスボンベをリアウィンドウから見る事ができる。こういった演出がスケール感を高めている。



「クルーザーボディは重いのですぐ転倒します。足の硬さを調整したり、ホイールにウエイトを巻いたり、苦労しています。まだまだ検討中です」と語るたあ〜さん氏。さらなる実車らしさの実現だけでなく、クローリング性能のアップグレードにも期待したい。



的に高まるという好例だ。
ボディカラーはマットやウェザリングなどのハード系ではなく、清潔感のあるターコイズカラーをチョイス。ちなみにルーフは顔が映り込むほどに磨き上げられたピアノブラックで塗装されている。
もちろんスケールクローラーならではの無骨さもあるが、塗装面や細部の仕上げの美しさからか、全体の仕上がりはまるでショーカーのような輝きを放ち、見ていて飽きない。
注目のポイントはどこかと問うと「イベント時についたボディのキズ」という回答。それすらもディテールアップの一部と思えてくるほどだ。



HOKKAIDO
STYLE

02

マット塗装と汚れで 迫力のラット仕様に

OWNER 艶消し野郎

Chassis	RC4WD TRAIL FINDER 2
Bodyshell	RC4WD MOJAVA
ESC	HOBBY KING X-Car 45A
Motor	RC4WD 55T
Servo	SAVOX SA-1230SG/FUTABA S9351



RC4WDのオフショバーツ「タフアーマーバンパー」を改造し、迫力の、しつとりバンパー化。これを制作するためにチューブベンダーを購入したという。この情熱こそが北海道スタイルなのだ。

ボディの傷は勲章と語る
タフで骨太な漢仕様

前ページの「たあさん」氏のマシンとは、真逆のスタイルをもつ。艶消し野郎氏のマシン。こちらはRC4WD製のトレイルファイナダー2に、同社のハイラックスボディを搭載したもの。だが、荒々しい傷の数々は実戦で付いたものであり、いわば「勲章」。ちなみにボディのカラーは本誌のドリフト特集からヒントを得たものだという。

車体裏の前後デフケースや駆動系を保護するトランスファーガードの使い込まれ具合も、いい「味」が出ている。こうしたリアルなエイジングこそこのマシンの最大の特徴である。もちろん走破性ももちろんと鍛えてある。スケールクローラー全般

の弱点ともいえるステアリングの切れ角の少なさを解消するため、ナックルとホーシングが干渉する部分を削っては装着する——という地道な作業を繰り返して完成させた。オーナー氏は仲間とトレイルし、大笑いすることでストレスを解消していると語る。それもまたスケールクローラーの魅力なのである。

デフケースやトランスファーガードに付いた傷跡が実戦を生き抜いてきた証。普通のR/Cなら傷はあまり付けたくないが、スケールクローラーではこの傷のひとつひとつが味になる。





03

HOKKAIDO
STYLE

6年前に 制作し、その実力は 今も一線級

OWNER mura

Chassis	ORIGINAL
Bodyshell	TAMIYA JEEP WRANGLER (YJ)+TAMIYA F350
ESC	CASTLE SIDE WINDER V3
Motor	EAGLE RACING Z-ZONE 45T
Servo	HITEC HS-7950TH



シャシー・ボディともにほぼ自作。ダンパーオイルは7000番のオイルを使い、ゆったりとした動きにセッティング。タイヤとホイールはRC4WD製で、タイヤはプロIQ、ホイールはトレイルブレイドだ。

実力派スケールクローラー
その性能は、今も進化の途中

北海道のクローラー競技会「クロ祭り」にて、12年優勝、14年予選1位、そして15年は準優勝という実力をもつmura氏。実はこのマシンを製作したのはなんと6年前。いまだに一線級の実力をもち、最新鋭のマシンと互角に渡りあっているのだというから驚かされる。

シャシーは3×10mmのアルミ角材を手曲げて製作したもので、これにアキシシャルSCX10用のホーシン

サスアームを長くとり、理想のAVリンクを目指す。モーターはフロンミッドに搭載。ESCはキャッスルのサイドワインダーV3。サーボはハイテックのHS-7950THを装着。



グとギヤボックスを組み合わせている。

ボディも個性的だ。タミヤのラングラーYJに、F350のリア部分を合体させて製作したものを搭載。

「自分自身で試行錯誤しながら設計と製作をしているので、苦勞の連続ですが楽しいです。このマシンのテーマは「他人と同じ改造をしない」「なるべく頑丈に作る」でしょうか」問題は自分の操縦テクニック——と謙遜するmura氏だが、このマシンとともに、さらに輝かしい記録をつくり上げていくことだろう。



HOKKAIDO
STYLE

04

模型的な アプローチによる ハードな ウェザリング処理

OWNER Tババ/タケル(left/right)

Chassis	RC4WD GELANDEⅡ
Bodyshell	RC4WD DEFENDER D90
ESC	CASTLE SIDE WINDER V3
Motor	AXIAL 55T
Servo	TURNIGY TGY-5521/TOWER PRO MG946R



ボディ部分はもちろん、窓ガラスなどにも見事なウェザリング加工が施されたボディは、Tババ氏が札幌市北広島のショップ『Rajikiti』に依頼したもの。模型的なウェザリングのアプローチが見事。

息子さんであるタケル氏はブルーのディフェンダー。スペアタイヤ、ジャッキはキット標準装備ではなく、自ら後付けしたものだ。アルミフレームは岩場をガンガン攻めると傷つきやすいが、それも味。



両名ともボディメイクに注力したところで、シャシーのほうにはほぼノーマル仕様で組み上げられる。ちなみに、モーターはアキシアルの55Tを搭載している。
親子で楽しんでいる姿が容易に想像できる2台のマシンである。

コンセプトは同じながらも作り手の違いで個性が出る
この2台のマシンはシャシーがRC4WDのゲランデⅡでボディがディフェンダーD90という、まるつきり同じもの。モーターであるランドローバーのディフェンダー90がすでに「旧車」の範ちゅうに入っているため、ヤレた感じを演出するウェザリング処理がよく似合う。
オレンジのTババ氏のマシンはハードなウェザリングだけでなく、下周りには実際に使い込まれたキズがあり、これがリアルさを演出する。いっぽうのタケル氏のマシンもウェザリングが施されているが、こちらは比較的控えめ。その代わり、後部座席部分を取り外し、荷台を設置して小物を配置するといった、見えない部分に強くこだわっている。

HOKKAIDO
STYLE

各部に取り付けた 小物類でセンスよく ディテールアップ

OWNER タモリ

Chassis	TAMIYA CC-01
Bodyshell	TAMIYA PAJERO
ESC	CASTLE SIDE WINDER V3
Motor	EAGLE RACING Z-ZONE 40T
Servo	TOWER PRO MG496R



大型のフロントバンパー、さらに手作りのマッドガードを装着することでスケール感を高めている。ルーフにはシェルフを筆頭にアウトドライフに欠かせない小物が満載し、目を楽しませてくれる。

街中でよく見かけるクルマが
小気味よく悪路を走破

さほど実車を知らなくても「あ、パジェロだ」とわかるタモリ氏のマシン。そうしたポピュラーさを狙ってこのマシンを製作したのかと思いきや、実はCC-01をアキシヤルのSCX10などと互角に渡り合えるようにする、というテーマをもってマシンづくりを行っている。

いまだ試行錯誤をしているのが足周りだそう。電飾や小物類を投入することで、さらに重くなってしまう



ノーマルCC-01とは比較にならないほどの切れ角は、スクエア製M-03用アルミナックル、M-05用純正Cハブ、そしてOVERDOSE製45.5mmドライブシャフトを組み合わせて実現。

ったプラ製ボディをしっかりと支え、なおかつ走破性も上げるといふ命題に挑んでいるとのこと。

足もとの要であるタイヤを大径化し、さらに他車種用のパーツを流用して切れ角アップを施す。そして、それに合わせてボディのホイールアーチも加工。そのボディは下地が見えるような通称「ハゲチヨロ」塗装を施しディテールアップ。

このように、オーソドックスなスタイルからは想像できないほどの多種多様なカスタムが詰まっており、いわば「羊の皮を被った狼」仕様だ。



ふたつのボディを合体させて製作したニコイチボディだが、パテ作業のクオリティの高さから違和感はなく、自然な仕上がりにになっている点に注目。



「手持ちの部品を組み合わせて制作したのであまり苦労していません」と語るtake氏。各パーツやタイヤ&ホイールの選び方に氏のセンスのよさを見てとれる。なおライトは点灯できるよう加工してある。



'86年のF350を再現したtake氏のSCX10。ボディはタミヤのブラックフット。これをふたつ使用して製作。リアのドア周りのラインなど、実車のディティールを再現。塗装面は年式相応のヤレ感を出すためクリアをあえて吹かず。

OWNER take

Chassis	AXIAL SCX10
Bodyshell	TAMIYA BLACKFOOT
ESC	CASTLE MANBA MAX
Motor	INTEGY MATRIX PRO 45T
Servo	KO PROPO N/A

HOKKAIDO
STYLE

06

AXIAL SCX10をベースにした 2台のスケールクロラー



タイロッドとクロスした配置の、微妙に曲がったドラックリンクは試行錯誤と工夫の結果。目立たないよう収縮チューブでブラックアウト。



「ホイールベースが長すぎましたね。小回りできません」とまるは氏は語るが、走破性ではなくスケールという観点から見れば、カッコいい1台だ。



メカをボンネット下のタッパーに集約。ボディを外すとご覧のように非常にシンプル。

OWNER まるはち

Chassis	AXIAL SCX10
Bodyshell	TOY R/C HUMMER H2
ESC	CASTLE SIDE WINDER V3
Motor	EAGLE RACING Z-ZONE 45T
Servo	TOWER PRO MG496R

トイラジの樹脂製ハマーH2ボディを搭載。実は走行重視の選択で、アプローチ&デパーチャーアングルをかせぐため。フロントは狙いどおりだったが、予想以上のロングホイールベースにやや苦戦！



最新
人気クローラー
買うなら
どっちだ？

話題のスケールクローラーを
独自視点で検証する!!

アキシアルのSCX10とジーマイ
ドのコモド。どちらもスケールクロ
ーラーマシンとしては人気のモデル
なわけだが、実際にどちらのシヤシ
ーのほうに優れているのか？ そし
て走破性や組み立てやすさなどはど
ちらがいいのか？ 店頭で購入する
時に考え込まないですむように、
そんな疑問を徹底検証。
ルックスや整備性など、独自の目
線で10項目をチェック!!

スケールクローラー2大人気モデルを徹底比較 SCX10 vs KOMODO 徹底検証10番勝負!

ラダーフレームのシャシーに4リンクの足周りをもつこの2台。
本体価格もほぼ同じで基本的なデザインやルックスも同じ!!
では、どちらが優れているのか？ それを徹底チェック!!

text / H.Okutsu 奥津秀昭 photo / A.Kuwayama 桑山 章

SCX10キラーの大本命 リアル志向の構造に注目

**GMADE
KOMODO** 価格5万8000円+税

問い合わせ/ジーマイドジャパン
phone 092-986-6001



オリジナルデザインのボディは樹
脂パーツを多用してリアルな装い
を実現。豊富なオプションパーツ
も魅力のスケールクローラーだ。

圧倒的人気を誇る世界レベルの定番マシン

**AXIAL
SCX10** 価格4万2000円+税(組み立てキット)

問い合わせ/トレスレイ
phone 053-542-2400



ボディは5車種で、RTRモデル(価
格6万4000+税)もラインナップ。
アメリカ生まれの本格スケールク
ローラー。

VS

ROUND 2 ▶ 前後ホーシング

どちらもギヤは金属製を採用するが コモドはデフカバーが金属製!!

内部構造そのものに大きな違いはないが、ホーシングそのものに違いがある。SCX10は前後分割式の樹脂製で、精度という部分はややイマイチ。ところがコモドは樹脂製の一体式ホーシングに金属製のキャップを組み合わせるなど、精度という部分では非常に高いといえる。さらに、スケール感でもコモドに分があると感じた。



VS



KOMODO

SCX10



組み立てやすさ

精度の高さ

スケール感



ROUND 4 ▶ 足周り

スプリングがアウターかインナーか? 組み立てやすさはSCX10に分がアリ!

足周りで目につくのはやはりオイルダンパーの存在。コモドはスプリングがインナータイプ、SCX10はアウタータイプを採用する。どちらもエアレーション式なので組み立てやすさという面では簡単ではないが、アウタータイプのSCX10のほうがセッティング変更は簡単だと考えられる。3.5mmシャフト採用のコモドのタフさも見逃せない。



VS



KOMODO

SCX10



組み立てやすさ

整備性のよさ

スケール感



ROUND 6 ▶ メカ搭載方法

受信機をボックス内に収める、 コモドのエンジン風ボックスに注目

2台ともメカボックスをフロントアクスル近くに搭載するのは共通であるが、コモドはそのカバーにエンジン風のデザインが採用されているのが特徴。SCX10はバッテリーの下に隠れてしまうため、そういったデザインは施されておらず、スケール感ではコモドが優れる。さらにESCの搭載もコモドのほうが容易かつ確実で、整備性も高い。



VS



KOMODO

SCX10



組み立てやすさ

整備性のよさ

スケール感



ROUND 1 ▶ パッケージ内容

海外キットならではの 所有感と作業の難易度は?

樹脂パーツを多く採用しているSCX10は組み立てやすさという部分ではコモドよりも優れているといえるが、所有感は金属パーツが多く使われているコモドのほうが高いかもしれない。とはいえ、ナットを多く使うコモドは、正直組み立てに関しては難易度がよく感じるのも事実。どちらも一長一短だが、ややSCX10が有利といえるだろう。



VS



KOMODO

SCX10



シャーシの見た目

説明書のわかりやすさ

ボディのスケール感



ROUND 3 ▶ センターミッション

SCX10はスリッパを装備 モーター位置の違いにも注目

2台ともシャーシのセンターにモーターを搭載している点は共通だが、SCX10はシャーシ左側に後ろ向き、コモドは右側に前向きに搭載されているという違いがある。さらに、SCX10はスリッパークラッチを搭載して駆動系にかかる負荷が軽減できるがコモドは非装備。こうしてみた場合はSCX10のほうがひとつ高性能ともいえる。



VS



KOMODO

SCX10



組み立てやすさ

精度の高さ

耐久性



ROUND 5 ▶ リンケージ

組み立てやすさはSCX10 コモドはセッティング幅の広さ

4リンクのサスペンションは、SCX10は樹脂製のリンクを一部に使い、コモドでは4本とも金属製のリンクを採用している。組み立てやすさはSCX10に分があるが、耐久性や所有感はコモドに分があり、一長一短。ちなみにドライブシャフトはコモドが樹脂製に対し、SCX10ではジョイント部に金属パーツを使っているという違いがある。



VS



KOMODO

SCX10



組み立てやすさ

整備性のよさ

耐久性



ROUND 8 ▶ 切れ角

旋回性能の基礎となる切れ角は コモドに軍配が上がる

走破性のもうひとつのカナメとなるのはやはり切れ角。キレ角が多いほうが、小回りも効くし、障害物を超える時のバランスをとることも有効と思われる。その違いはわずかながら、コモドのほうが切れ角は多い結果となった。ストローク量などの違いなども含めると両車の差はわずかであるといえるだろう。



VS



KOMODO

SCX10

★★★★★

走行性能(期待値)

★★★★★☆☆

☆☆★★★★★

耐久性

★★★★★☆☆

ROUND 10 ▶ タイヤ&ホイール

スケール感を重視するSCX10 走破性の高そうなKOMODO

最後の比較はタイヤだ。まず注目したいのがホイール。コモドはビードロックタイプを採用するのに対して、SCX10は接着するタイプを採用(撮影車両はビードロックタイプに変更されている)しているため、組み立てやすさはコモドが有利。トレッドパターンもコモドのほうがブロックが大きいタイプでラフロードでの走破性は高そうに思える。



VS



KOMODO

SCX10

★★★★★

組み立てやすさ

★★★★★☆☆

★★★★★

整備性のよさ

★★★★★☆☆

☆☆★★★★★

スケール感

★★★★★

モニター募集!

AXIAL WRAITH SPAWNを 組み立ててみたい人、大募集!

腕に覚えのあるビルダー募集! トレスレイより発売されているアキシアルのニューモデル「WRAITH SPAWN (レイス スポーン)」をモニターとして1名様に提供決定! 完成次第、本誌にてその作品を紹介いたします。制作テーマはノーマルで組み立てるもよし、ボディに徹底的にこだわるもよし、もしくは最初からフルカスタムをしてもよし。自分流に楽しんで組み立ててもらえればOK。その腕前を本誌で披露してませんか?



総代理店トレスレイから届けられたレイス スポーン。クローラーの足周りやバギーのスピードをもつロックバギーというカテゴリ。

宛先

〒158-0096
東京都世田谷区
玉川台2-13-2
株式会社雑出版社
RCワールド編集部
「AXIALモニター募集係」
締め切り日:1月31日
(当日消印有効)

ROUND 7 ▶ バッテリートレイ

専用のトレイに搭載するバッテリー 搭載位置がそれぞれ違うのも個性的

バッテリーはコモドがシャシー後方に搭載するのに対し、SCX10は前方に搭載するという違いがあり、それぞれのデザインアプローチの違いを見てとれる。ただし、SCX10は後方に搭載することも可能で、搭載位置でのバランスを調整できる。ちなみに固定に関してもSCX10はベルクロを使うため、交換作業もスマートにできる。



VS



KOMODO

SCX10

☆☆★★★★★

取り付けやすさ

★★★★★

☆☆★★★★★

セッティング幅

★★★★★

ROUND 9 ▶ 機動力

ストローク量はほぼ同じだが SCX10がやや有利か!?

走りの要のひとつが、道なき道を突き進むために必要となるストローク量。タイヤ径の違いはあるが、コモドよりもSCX10のほうがノーマル状態ではややストローク量が多かった。また、ホイールベースもSCX10のほうが18mmほど長く、地上最低高もわずかながらSCX10のほうが高く、スペック上ではSCX10のほうが優れていると考えられる。



VS



KOMODO

SCX10

☆☆★★★★★

ストローク量

★★★★★

★★★★★

走破性の高さ(期待値)

★★★★★

総評!

最後は
好みに
選ぶべし

どちらも一長一短!! 編集部としての推しは!?

10項目で両車を比較したが、コモドの魅力はなんといっても無骨な金属製のフレームで、SCX10は組み立てやすさも重視した構造といえるだろう。走破性に関してもおそらくその差は皆無。それ故に、どちらも編集部としてはお勧めしたい!! オプションパーツの有無やパーツの購入のしやすさなども考慮して、好みの1台をゲットしよう。



全幅はコモドのほうが広く迫力がある。スケール感、所有感、デザイン性など、どちらも優秀な1台であることはまちがいない。



過去最多の
334名が
エントリー!



Team MAEZUMI with RC WORLD
5年ぶりの総合優勝なるか?

今大会に挑んだ Team MAEZUMI with RC WORLDのメンバーは写真前列左からリーダーの前住 諭、加藤大輝、大嶋慶太、RC WORLD編集長の佐々木雅啓、後列左から小金澤寿樹、中村成智、原 信行、安田美貴、仲野亨騎、今井浩二の合計10名という大所帯。2010年大会以来、通算2度目の総合優勝を果たせるか?



SATOSHI with TRF Setting Advice

タミヤフリークなら誰もが参加を憧れる
年に一度の超ビッグなお祭りレース

Vol. **192**

Tips

1 タミチャレ クライマックス2015

TAMIYA CHALLENGE CUP FINAL RACE
on 2015.12.5-6 at GRANDSHIP



右 / TRFの鈴木清和、松倉直人、祖父江旭生、河野隆之の4選手もレース参加とユーザーサポートでイベントを盛り上げた。左 / 特設コースに使用されたブルーのカーペットは例年以上に糸クズが発生。ラインを外すとその糸クズがタイヤに付くことから、コントロール不能になるマシンが続出。

参加人数、会場規模ともに“日本一”を誇る年に一度の太一番、『タミチャレクライマックス』が2015年はさらにパワーアップして開催された。個人戦はもちろんのこと、チーム総合優勝を目指して北は北海道、南は沖縄から300名超の参加者が一堂に集結、熱戦を展開したイベントの様態をレポート。

取材協力 / タミヤ phone 054-283-0003 text / S.Maezumi 前住 諭 F.Kato 加藤文晶
photo / K.shimada 島田健次

一度参加したらやめられない
世界一楽しいレースイベント

皆さん、こんにちは!! TRFの前住です。今大会で12回目を迎えたタミチャレクライマックスですが、今回も例年に漏れず数多くのタミヤフリークに参加していただけたことに感謝しています。個人的には日本一、いや世界一楽しいレースであると自負していますが、これも毎年静岡に足を運んでくれる参加選手のおかげだと思っています。

ここ最近ではキッズ&ジュニアや女性の参加・来場も増えて他のR/Cイベントにはない、楽しいイベントに成長しています。特に、プロジェクトショップ日本一を決めるチーム戦は販売店様の協力もあり、年々盛り上がるいっぽうです。これらの企画は、私が子どもの頃に感じた遠征の楽しさ、皆で応援し合う楽しさを皆さんにも味わってほしいという想いで企画したのですが、イベントに参加する方々皆で楽しく遠征気分です!!という当初の目標を達成しているのではないかと感じています。

私自身も実際にチームを組んで参加し、本誌の連載ページでその模様をレポートすることで、まだこのレースに参加することがない人にタミチャレクライマックスの楽しさをお伝えできたかと思っています。レースに参加するための準備も、レースが終わってからも楽しめるのがタミチャレクライマックスのいいところ。というわけで、さっそく当日の様態をレポートしていきますよ!!



コンデレ大賞は若林モケイ花園店が獲得

岸田あさみさんが選出する『コンデレ大賞』に輝いたのは、埼玉県から参加の若林モケイ花園店。“可愛さ”がコンデレ獲得の決め手になった!?



北九州ネクスターCのコスプレに今年も視線集中

チームおそろで毎年注目を集めるのが、福岡県の北九州ネクスターサーキット。今回も他の参加者や来場者からの記念撮影依頼が殺到していた。

SHIZUOKA'S NIGHT LIFE

こちらが本番!? 夜の懇親会も大盛り上がり!

『レースよりもこっちのほうがメイン』という参加者が実は多いとウワサされるのが、静岡市内のホテルの大宴会場を借り切って行われる夜の懇親会。懇親会のメインとなる大抽選会はもちろん、参加者の誰もが全国のタミヤフリークと親交を深められる貴重な時間を過ごした。



①会場内は満員御礼。懇親会の規模もハンパない。②Team MAEZUMIは前祝いの乾杯!③キッズ限定のジャンケン大会は大盛り上がり。④Team MAEZUMI今井選手が大物をゲット!



ルーフに描かれた
ロゴも
塗装で対応!

タミヤのツインスターをデザインのモチーフにしたボディペイントはタカシマデザインが担当。コンデレ大賞こそ逃したものの、細かく設定されたコンデレペイントはすべて獲得。これで総合優勝に一歩近づいた!?

目立ち度抜群&誰もが唸る塗装テクニックが光るコンデレ獲得車



コンクールデレガンス（個人戦）は上段左から村川孝次選手、吉沢直子選手、西岡和俊選手、下段左から梅田英世選手、海部雅雄選手、佐々木洋行選手が獲得。“誰もが納得”の独創性溢れる仕上がりに拍手を!

タミグラ茶屋の出しものは年々ヒートアップ!?



地元の名物を持ち寄るタミグラ茶屋で注目だったのが、岩手県のホビープライムが持ち込んだリング。シヨップロゴ入りに加え、イベントMCを務めた岸田あさみさんに向けた“Kissy'z”のロゴ入りのものまで!



スバルクッキー（左上）、鮭とば（左下）、勝ちの種（右）などローカルフードがズラリと並ぶ。

大会2日目の11時のオープンと同時に黒山の人だかりが! あっという間に品切れ状態に。

Team MAEZUMIも着実にポイントゲット!

総合優勝を狙うTeam MAEZUMIも準備はバッチリでチームおそろ、コンデレ、タミグラ茶屋などで着実にポイントをかせいだ。あとは各選手がレースで好成績を残すだけだが、その結果は果たして?



サトシボディのステッカーを手がけるデカプラスが製作したスペシャルステッカー。チャンピオンベルト風が◎!!



チームウェア製作は今回もJUN WATANABEさんが担当。今年はより進化して袖にもチームロゴが。その仕上がりにサトシも大満足だった。



チーム全員のボディにステッカーを貼ったり、クルマ出しを行うなど、裏方としてチームを支えた中村さん。初のタミヤレクライマックスに初日から興奮気味だったとか!?

ショップスタッフ対抗レースと セミ耐久はTeam MAEZUMIが連勝！

大会初日の練習走行後に行われたスズキジムニーのワンメイクによるショップスタッフ対抗レース&ショップ対抗セミ耐久レース。総合優勝の行方を占う重要なレースでサトシはもちろん、女性ドライバーの安田、Futureの加藤、50ドライバーの原の3選手の活躍もあってTeam MAEZUMIが2連勝を達成！



原、加藤、サトシ、安田の4人で挑んだセミ耐久でTeam MAEZUMIが見事勝利！ 2位にはRC PROSHOP T2、3位にビットショップ谷田部が入った。また、ショップスタッフ対抗レースでもサトシが優勝を決めた（2位：RC PROSHOP T2、3位：ビットショップ谷田部）。

負けられない
戦いが
早くもスタート



メインのレースはあくまでもGTクライマックスだが、総合優勝に向けてポイントをかせぐうえでは重要なふたつのレースだけに、どのチームとも本気モードに突入。そして、スタート前には一瞬静寂が訪れ、緊張感も急上昇！ また、セミ耐久ではドライバー交代やバッテリー交換があり、チームの総合力も試された。

本誌編集長“SSK”が選んだ イケてるジムニーはこの4台！

とにかく個性的なボディが多くそろったジムニー。その中からピックアップしたのが下記の2台。どちらもホビーショップブライムの選手のもので、上のブルース・リー柄は川村慎一さん、下のロックスター仕様は荒喜弘さん。

上のブルース・リー仕様のボディには「Don't Think. Feel!（考えるな、感じる）」の文字が。下のロックスターはまともな感じが○。



上/ヨシムラ仕様のRCアドバイザーチャンプ大坂本店の海部さん。下/'85年前後のバリダカ仕様はウィークエンドホビーの北岡さん。

GT クライマックスA

これぞ最高峰クラスといえる テール・トゥ・ノーズの白熱バトル

荻原選手と杉村選手が3番手以降を引き離してトップ争いを繰り広げたクライマックスA。しばらくテール・トゥ・ノーズが続いたが、杉村選手が差を詰め、各コーナーでブロックする荻原選手に杉村選手が襲いかかる展開に。息詰まるトップ争いが続いたが、レース残り1分30秒となったところで荻原選手が痛恨の転倒！ 杉村選手がトップに立ち、そのままフィニッシュを迎えた。



ハイレベルな走りが見る者を圧倒した決勝Aメイン。“帝王”こと荻原選手（右）と杉村選手（左）が息詰まるトップ争いを展開した。

優勝車両は
TA06に
599XXボディ！



路面コンディションが上がる決勝に向けたセット変更が奏功したと語る杉村選手。リアダンパーのオイル&スプリングを硬く、かつホイールベースを詰めることでリアのロール量を減らして連続するタイトコーナーでの動きを速めている。

Result

1st : 杉村博之
2nd : 荻原 慧
3rd : 前住 諭

粘りの追い上げを
みせたものの
一步届かず……



後半追い上げるも3位に終わったサトシ。スタートの混乱に巻き込まれたのが悔やまれる。



GT クライマックス3



Result 1st : 倉谷広市 / 2nd : 上村泰一郎 / 3rd : 青木英生

GT クライマックス50



Result 1st : 栗山正明 / 2nd : 小川 博 / 3rd : 北川昌信

GT クライマックス女子



Result 1st : 小林美紀 / 2nd : 松尾玲奈 / 3rd : 川合亜佐美

GT クライマックス1

レース残り1分での逆転劇で野路選手が優勝



Result

1st : 野路文哉
2nd : 田代勇人
3rd : 佐野岳宏

TQの清水選手と浦野選手がレース序盤から接近戦を展開したが、3番手から追いついてきた野路選手が残り1分で浦野選手をかわしてトップでフィニッシュ！



GT クライマックス2

小学生の加藤選手が冷静なレース運びで戴冠！



Result

1st : 加藤航輝
2nd : 菊田 悟
3rd : 増田大河

序盤から増田選手と加藤選手のバトルが続いたが、他車との接触で加藤選手がいったん順位を落とす。しかし、粘りの走りで加藤選手が奪回しトップを守りきった

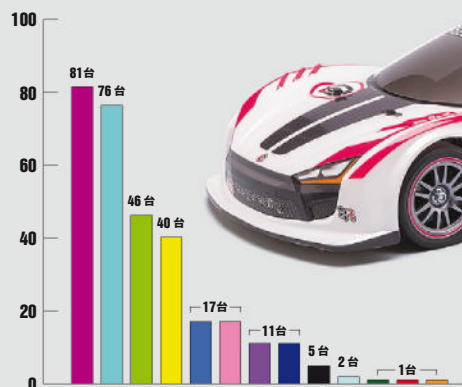


参加者が使ったボディは？

不安定な路面状況が影響して 安定志向の458と599XXが人気

2015年のタミヤではBRZがブレイクしたが、路面状況が刻々と変わるカーペット路面で争うクライマックスでは毎年安定志向のボディに人気集中。今回は特にそ

の傾向が顕著で、昨年同様にフェラーリ2種の使用率が高かった。ただ、来季は“あのボディ”が解禁となり、ボディ戦線に異状がありそうだ。



来季はライキリGTが ボディ勢力図を変える？

“あのボディ”とはズバリ！ ライキリGTだ。走行性能を徹底追求したという注目のボディの実力は果たして？



全ポイントを集計した結果、 Team MAEZUMIが総合優勝！

総合優勝を決めたサトシからひと言。「総合優勝の秘訣は“チーム力”。私が勝ったことに『大人げない』と思われる人もいるでしょうが、この記事を通じてチームで盛り上がる楽しさを伝えたい一心でがんばった結果なので、ご了承願います」



Team MAEZUMI with RC WORLDが5年ぶりに総合優勝を獲得。ホビーガレージが17ポイント差で2位、ビットショップ谷田部が23ポイント差で3位に入った。サトシは「決して強い選手が集まったから勝てたのではなく、“チーム力”がもたらした勝利だと思います」と今大会を振り返った。



TB-04R

前後にギヤデフを採用し、
グリップを逃がすことで
糸の付着を抑制して快走!

あけましておめでとうございます。再びTRFの前住です(笑)
今年も『ENJOY R/C!!』の精神で盛り上げていきたいと思います。
では、さっそくタミヤチャレクライマックス2015の参戦記をどうぞ!

取材協力/タミヤ phone 054-283-0003

text / S.Maezumi 前住 諭

photo / K.Shimada 島田健次

A.Kuwayama 桑山 章

昨年のセットをベースに練習走行に臨んだが、路面状況が昨年とまったく異なっていたため、大幅に仕様を変更。2回目の予選で唯一コンディションを読みきれずに苦戦したが、決勝は快走を披露できた。



エントリー総数が過去最多の334名を記録したタミヤチャレクライマックス2015。各選手とも大会に對する意気込みが強く、事前準備もバッチリだったようにみえました。コースは昨年と同様のブルーカーベット。私は、今大会もTB-04Rを使用してレースに臨みました。

大会初日。待ちに待ったレースがついにスタート、多くの選手が練習走行を開始します。私も走行しましたが、路面コンディションがいつもと違う印象です。1分も走行するとリアタイヤに糸が付いて、マキマキの状態に。一番安定すると思っていた前後ボールデフでもマキマキとは……。結局、練習走行中はマキマキを解消することができず、そうこうするうちにジムニーによるショッブ



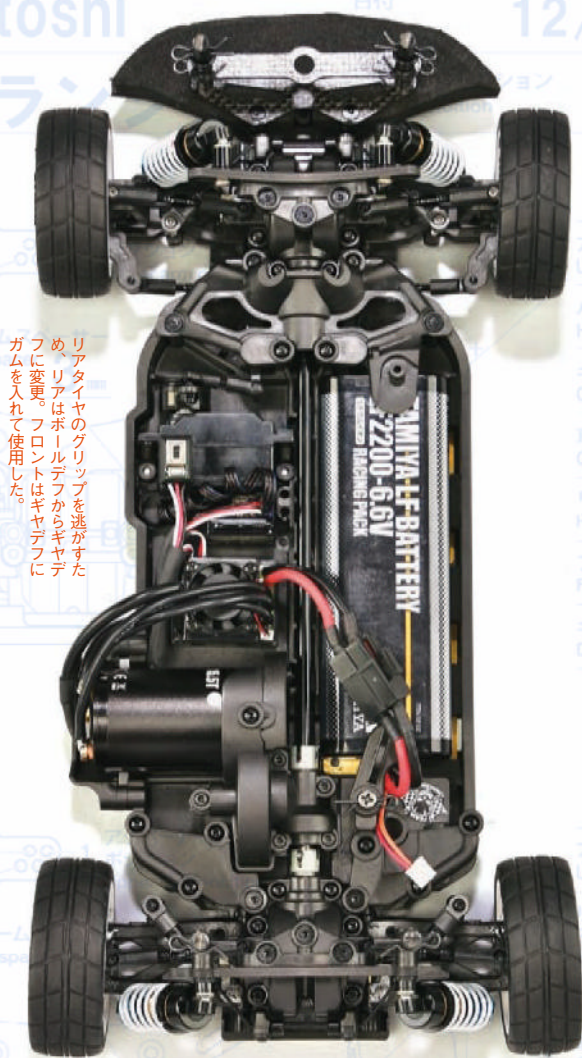
コースフェンスが変わって死角が増えたぶん、昨年よりも走行が難しくなったことに加え、グリップを上げたセッティングで走らせる選手が多かったため、カーベットの傷みが激しく、タイヤにカーベットの糸が付いてしまって非常に操縦が難しい状況となった。



予選1ラウンド目でTQ獲得も2ラウンド目はセットを外して失速。決勝は3位浮上に時間がかかり、優勝争いできなかったが、レベルの高いレースを楽しめた。



決勝での一発逆転を狙ってボディを旋回重視のBRZと直線スピード重視のαウイングが使用可能な弱アンダーステアの458で悩む。最終的には458を選択。



リアタイヤのグリップを逃がすため、リアはボールデフからギヤデフに変更。フロントはギヤデフにガムを入れて使用した。



フロントはスプリングを大径から小径のレッドに変更してグリップを逃がしたが、路面グリップが向上したため、最終的にはワンランク硬いTA04 PRO用のゴールドスプリングを使用した。



リアはフロントよりも硬いオイル&スプリングを使用。練習時は大径スプリングを使用した。タイヤへの負担が大きかったため予選で小径レッドに。最終的には小径イエローに換えて状況変化に対応。



グリップを高くして安定走行させようと考え、内側5mm、外側0.75mmに設定したフロントアップパーアームのスペーサーだが、グリップを逃がしてステアリング特性をマイルドにするために内側3mm、外側1mmに変更。



コーナー脱出時に発生する巻き込むような挙動を減らすために、ナックルの下に入れるスペーサー量を変更。スペーサー量を減らしてパンピングアウトに調整したが、結果的にはこのセッティング変更も吉と出た。

Satoshi's SETTING SHEET

T804R CHASSIS KIT		SETTING SHEET	
Driver: Satoshi	Date: 12/6	Track: グランシップ	Track name: NoGood
① フロント ② リア ③ ステアリング ④ ショック ⑤ スプリング ⑥ アップパーアーム ⑦ ダンパー ⑧ リアダンパー ⑨ リアスプリング ⑩ リアダンパー ⑪ リアダンパー ⑫ リアダンパー ⑬ リアダンパー ⑭ リアダンパー ⑮ リアダンパー ⑯ リアダンパー ⑰ リアダンパー ⑱ リアダンパー ⑲ リアダンパー ⑳ リアダンパー ㉑ リアダンパー ㉒ リアダンパー ㉓ リアダンパー ㉔ リアダンパー ㉕ リアダンパー ㉖ リアダンパー ㉗ リアダンパー ㉘ リアダンパー ㉙ リアダンパー ㉚ リアダンパー ㉛ リアダンパー ㉜ リアダンパー ㉝ リアダンパー ㉞ リアダンパー ㉟ リアダンパー ㊱ リアダンパー ㊲ リアダンパー ㊳ リアダンパー ㊴ リアダンパー ㊵ リアダンパー ㊶ リアダンパー ㊷ リアダンパー ㊸ リアダンパー ㊹ リアダンパー ㊺ リアダンパー ㊻ リアダンパー ㊼ リアダンパー ㊽ リアダンパー ㊾ リアダンパー ㊿ リアダンパー		① フロント ② リア ③ ステアリング ④ ショック ⑤ スプリング ⑥ アップパーアーム ⑦ ダンパー ⑧ リアダンパー ⑨ リアスプリング ⑩ リアダンパー ⑪ リアダンパー ⑫ リアダンパー ⑬ リアダンパー ⑭ リアダンパー ⑮ リアダンパー ⑯ リアダンパー ⑰ リアダンパー ⑱ リアダンパー ⑲ リアダンパー ⑳ リアダンパー ㉑ リアダンパー ㉒ リアダンパー ㉓ リアダンパー ㉔ リアダンパー ㉕ リアダンパー ㉖ リアダンパー ㉗ リアダンパー ㉘ リアダンパー ㉙ リアダンパー ㉚ リアダンパー ㉛ リアダンパー ㉜ リアダンパー ㉝ リアダンパー ㉞ リアダンパー ㉟ リアダンパー ㊱ リアダンパー ㊲ リアダンパー ㊳ リアダンパー ㊴ リアダンパー ㊵ リアダンパー ㊶ リアダンパー ㊷ リアダンパー ㊸ リアダンパー ㊹ リアダンパー ㊺ リアダンパー ㊻ リアダンパー ㊼ リアダンパー ㊽ リアダンパー ㊾ リアダンパー ㊿ リアダンパー	



ボディはもっともマイルドな特性をもつ458を選択。路面コンディションの向上にあわせてウィングを変更し、最終的には一番グリップが低いαウィングを選択。

走して初日はTQという結果に。2日目も練習走行で調子がよかったため、そのままのセットで予選2回目に臨みました。スタート直後から前日のような軽快な動きがみられませんが、路面コンディションが予想以上に上がり、終始アンダーステアに悩まされながらタイムアップ。予選総合5位となり、優勝を狙うには厳しい状況となっていました。

決勝に向けてマシンがより軽快に動くように前後スプリングを硬くして、リアウィングも変更。そんな状況で迎えた決勝はスタート直後に後続車に接触されて順位を下げるもマシンは絶好調、上位を狙いますが3位まで追いつけたところでタイムアップ。優勝こそ逃しましたが、最後にはセッティングも決まり、今までにないアプローチを学ぶことができた貴重な大会となりました。

Go with Monster!

新連載!!

Vol. 1

取材協力 / HPIレーシング phone 053-589-3770 text / F.Kato 加藤文晶
photo / A.Kuwayama 桑山 章 Y.Takagi 高木克宗 H.Okutsu 奥津秀昭

10年前のブームが
再びやって来る!?



写真の箱の中に全長500mmを超えるビッグフットマシンと走行に必要なほぼすべてのアイテムが入っている。

GPカーの醍醐味が味わえる モンスタートラックで遊ぼう

今から遡ること約10年前に一大ムーブメントを巻き起こしたHPI・サベージの
楽しさを再び知らしめるため、今月号からスタートした『Go with Monster!』。
その第1回目は今、編集部がなぜサベージを推すのか、を説明していきたい。



BRAND_ HPI

ITEM NAME_

SAVAGE X 4.6 RTR 2.4GHz

価格: 7万8000円+税

SPEC_

全長	534mm
全高	254mm
全幅	427mm
ホイールベース	336.5mm
タイヤ	φ159 x 85.5mm
エンジン	28クラス (4.6cc)

アメリカンテイスト満点のちょいワルなヴィジュアルもグッド! こんなにクールなビッグフットモデルが、箱から開けてすぐに誰でも時速70kmで走らせられるっていうんだから、人気が出ないはずがない!

サベージは
ゴコ!!



サベージ推しの理由_1

ハンバない エクストリーム走行性能!

サベージの魅力は、それまでの常識では考えられないアンビリーバーなエクストリーム走行性能。上の写真はHPI主催イベント『サベージチャレンジ』のひとコマだが、タイヤを变形させてのハイジャンプは迫力満点。バックフリップだって決めちゃうんだからホントびっくり!!

R/Cカーの今後の行方を
左右するキーモデル!?

HPIのサベージは現在でもリリースされているビッグフットモデルだが、冒頭でも述べているように今から10年ほど前に隆盛を極めた史上空前の大ヒットモデルとして広く知られた存在でもある。その当時の人気ぶりはすさまじく、コアなR/Cフリークはもちろんのこと、敷居が高いエンジンカーでありながらR/Cカーとは縁遠そうなチョイとヤンチャなお兄さんまでもが夢中になってサベージのエクストリーム走行を楽しんだものだった。また、時を同じくしてラジドリが大ブレイク! そう、今から約10年前はR/Cシーン全体が波にのっていた。勢いのある時代、だったのだ。

そんな勢いを取り戻すべく、今月からサベージを題材にしたモンスタートラックの連載がスタート。現在、電動カーにやや押され気味のエンジンカーだが、この連載ではエンジンカーならではの楽しさや、ちよつとしたノウハウも紹介していく予定だ。

サベージ推しの理由_3

ヘヴィデューティでカッコいいシャシー

その当時、「すぐに壊れる」という声もあったが、決してそんなことはない。というよりも……前ページで掲載しているエクストリーム走行を行えば（着地に失敗すれば）、パーツが壊れないほうがおかしいほどの。車名になっている“X”の文字がシャレオツな高剛性のサイドプレートや暴力的な加速をみせる28クラスのF4.6エンジンなど見どころは満点！



2速ミッション、デュアルディスクブレーキ、ビッグボアショック、大径ブロックタイヤなどが重量級マシンの激しい走りをしっかりサポート。

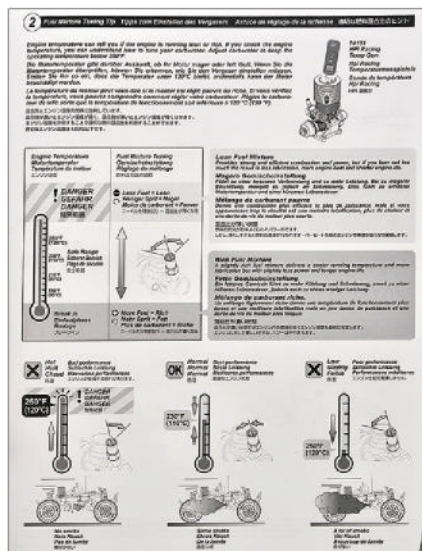


メカメカしさ満点のシャシーもクール。ただ500mm超のビッグマシンだけに置き場に困るのも事実……。

サベージ推しの理由_4

誰が見てもわかりやすい取り扱い説明書

エンジンの扱いにはそれなりの経験が必要で初心者がその知識をすぐに習得できるかといえば答えはNo。でも、サベージの説明書には何をすべきか？ どうすればいいか？などの情報がこまかく記述されているため、これを読めば知識ゼロの状態からでもおおよその内容を把握できる。



エンジンカーでは“慣らし”や“キャブ調整”といった数居の高い作業を行わなければならないが、そのあたりの言葉にしづい内容も細かく説明されている。

サベージ推しの理由_2

燃料さえ買えばすぐに走行が行える

パワーソースに2ストロークのグローエンジンを採用するサベージ。エンジンカーに限らず、R/Cカーは走行までに準備が必要なマシン以外のアイテムが多く、それが“数居の高さ”となっていたが、サベージではなんと……。



送信機（上）やエンジン始動用具（左）がすべて同梱されていて、買い足すモノは燃料だけというお手軽さがサイコ～！これだったら、誰でも思わず購入しちゃおう！

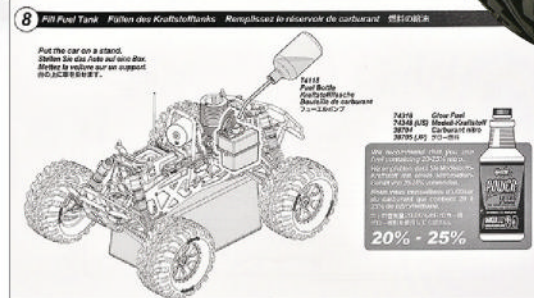


エンジン始動の悩みを一発解消するオートスターターもサベージの魅力。「エンジン始動ってこんなに簡単なの？」って思えちゃうから不思議！



こちらがサベージに同梱する説明書。そのページ数は70ページにも及ぶ。左右の写真のように見やすさ重視なのもグッド！

買い足すものは燃料だけだが、じゃあ、ナニを買えばいいの……という悩みも無用。説明書内に品番・商品名も明記されているのだ。





マシンは10月の本誌主催イベントでも使用したタミヤ・F103改造車。タイヤはZEN製を使用している。

LYNX 4Sでまたまたレースに挑戦!

約1年にわたったこの連載も今回が最終回となる。

そのフィナーレを飾る(?)べくレースに出場した。

'15年4月開催の本誌主催レースでのトップゴールという、筆者とLYNX 4Sにとってゲンのよいコースでの大会だ!

価格3万6000~4万円+税

問い合わせ/ハイテックマルチプレックスジャパン phone 050-5519-4989

取材協力/ZEN RCサーキット phone 04-7113-0068

text/A.Hasegawa長谷川 敦 photo/N.Oshio 押尾暢丈

ZEN RCサーキットの平日レースに参戦

基本的には毎月第2火曜日に開催されているZEN RCサーキットの平日レース。現在は25.5TのF1と1/12GTの2カテゴリーが開催されているが、希望者がいれば他のカテゴリー開催もあるとのこと。のんびりムードの大会ながら、参加選手のレベルは高い!

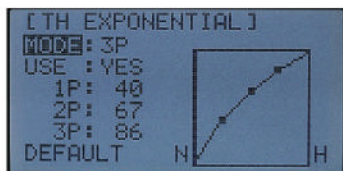


サーボはスモールサイズ・スピード型のHS-7235MH。受信機には4chタイプのAXION 4を使用した。受信機を4ch仕様にしたのは送信機の3chを使ってステアリングジャイロの調整を行うため。



スロットルカーブの調整でパワー感を向上

マシンの加速性能をアップさせるため、スロットルカーブ (エクスポネンシャル) を標準のリニアから3段階の切り替え式に変更。“握り始め”の動作量を増やしてダッシュ力を高めた。



予選では同じLYNX 4Sユーザーの中島選手と並んでドライブ。同プロボ対決は地元の中島選手に完敗してしまった(涙)。もっと修行します。



平日レースの規定に合わせて25.5Tモーターを搭載。今回はレース主催者のZEN橋本氏からレンタルしたZEN製フォーミュラブラシモーターを使用した。マイルドな出力特性で扱いやすい。

LYNX 4Sユーザーにインタビュー

ZEN RCサーキットをホームにする中島 高選手。LYNX 4Sユーザーでもある同選手に購入理由や使用感を訊いてみた。「RCワールドのLYNX 4Sテストにも協力したZEN橋本さんの感想やプライスを考慮して、この春からプロボをLYNX 4Sに変更しました。まずはGPS仕様のPROTON 4受信機付きセットを購入し、ほぼ同時にAXION 2受信機を合計9個購入してしまいました。クルマは全部で19台ありますけど(笑)。やっぱり受信機の価格が安いというのは魅力的ですね。性能にも満足しています。なにしろ購入直後にぶっつけ本番で出たレースに優勝してしまったぐらいですから。レスポンス性能は十分で分解能も細かく、送信機を手にした時のフィット感と軽さも気に入っています」



筆者よりLYNX 4Sに詳しいともいえる中島選手。同機を使いこなしている。

中島選手が1/12GTクラスで使用したXR AY X12 2015にはAXION 2受信機を搭載。



いきなりのレース出場が始まったこのLYNX 4S使いこなし術。最終回となる今回もレースでの使用レポートで締めくくりにしたい。出場したのは千葉県野田市のZEN RCサーキットで開催されている平日レース。仕事の都合などで週末のレースに出られない人をメインに開催されている人気イベントだ。僕はこのレースのF1クラスにLYNX 4Sで参戦したが、規定モーターが通常使用しているタイプと異なるため、今回は主催者のZEN代表橋本 努氏からお借りした。レースで使用する25・5ターンモーターは、コントローラブルであるもののパワー感がマイルドなので、LYNX 4Sのスロットルカーブを

変更して出力特性を調整した。カーブの変更によってパワー感を向上したが、マシンのセッティングを詰めきれずにレースは10台中5位という微妙な結果となってしまった。もちろんこれはプロボの問題ではなく主に僕自身の実力不足である。多彩な機能を搭載し、応答性も抜群のLYNX 4Sの可能性は、この連載で十分に感じることができた。



すでに僕自身の手になじんでいるLYNX 4S。連載終了後のこれからも愛用していきたい。

WORLD WIDE HOBBY NOW!!

R/C WORLD Selections

Vol.19

TAKARATOMY

問い合わせ／タカラトミー phone 0570-041031
text／S.Yasuda 安田真吾

RCW SELECT

男心を刺激する ド迫力の銃撃戦!



コントローラーの銃撃トリガーを引くとサウンドとともにガガンガンが持つ銃がブローバックし緑色のLED光線と赤外線を出して相手を攻撃する。攻撃を受けると背中のだめじランプが点灯。



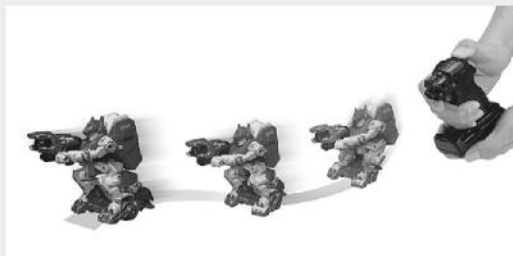
ガガンガン

価格4300円+税

全長約12cmながら、ド迫力のバトルを展開してくれる。ブルードーベル(写真)とレッドイーグルの2種類あり。相手に10発の銃撃を与える「ショットダウン」と体当たりで点灯させる「ノックダウン」で勝敗を決する。

巨 大ロボットに乗って敵と戦う。ロボットが携えた武器からレーザー光線が発射され、一撃で敵を仕留める……。こんな子どもの頃に見たアニメや特撮の闘いの光景は、今も我々の心に残っていることだろ

う。そんな男の夢を実現するホビーが登場した。まるで搭乗しているかのような操作感。光線とサウンドが交錯するド迫力の銃撃戦。オトナをアニメの世界へといざなうロボット、それがガガンガンだ!

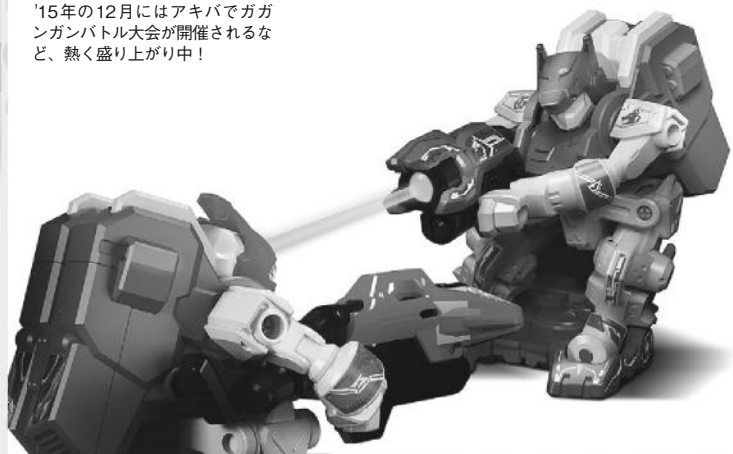


ロボットの操縦の操縦かんを模したコントローラーでガガンガンを操作する。操縦かんを傾けると機体もそれに合わせ旋回する。このリアルな操作感に夢中になること確かだ。

赤外線銃撃バトルロボット ガガンガン

ロボットを思いのままに動かしてみたい。そして対戦させてみたい。ロボットアニメや特撮で育った日本の少年ならば、必ずや抱く夢だろう。このガガンガンによって、その夢が実現。コントローラーの形状から操作感。そしてバトルのサウンドなど細かいところまでこだわりが詰まっている。繰り広げられるバトルは、まさに、子どもの頃に見たアニメの世界そのもの。大人も夢中になってしまうスーパーホビーだ。

赤外線を使った対戦がおもしろい。'15年の12月にはアキバでガガンガンバトル大会が開催されるなど、熱く盛り上がり中!



ガガンガン クラタスモデル

価格4500円+税

2012年に自走可能な全高約3.8mの巨大ロボット「クラタス」を発表した水道橋重工とコラボし、35分の1スケールの「ガガンガン クラタスモデル」として世界初のクラタス玩具化が実現。「ガガンガン」の基本性能に、新たにクラタスオリジナルサウンドと実際のクラタスが持つ武器「クラタスキャノン」も再現した。



ガガンガン 装甲騎兵ボトムズ スコープドックモデル

価格5800円+税

人気のロボットアニメ『装甲騎兵ボトムズ』とガガンガンのコラボが実現。その動きとバトルシーンはアニメそのもの! オリジナルサウンドに加え、デザイナー・大原邦男氏による書き下ろしの武器も装備。3月下旬発売予定。

○年ぶりR/Cリターン組のための教養連載

う ら し ま

浦島でござる!

ちょっと前までR/Cにハマっていたが、いろいろな事情でいったん休止。
最近復活したら、すっかり様相が変わってる!
そんな「浦島太郎状態」のアナタに贈る、今のトレンドが
楽しく理解できる教養連載第24回!

text/T.Hasegawa 長谷川貴洋



第 24 回

「'15-'16 ゆく年くる年」

ウラシマタカヒロ

'80年代中期のマイティフログにも手が届かなかったホーネット世代。その後竜宮城→2000年頃復帰→2009年竜宮城と往復し最近再び戻ってきた、文章を書くのがお仕事の人。

2015年はすこやかに
過ごせたわい



拙者の写真フォルダを見ると、実家の八重桜は4/25満開。例年より少し早めで暖かい年じゃったね。夏は海、秋は紅葉、家族のクルマもイジって遊べた1年じゃ。

ドローンは
まことに
歯がゆいのう



5月のショーではチラシも配布し健全なホビーとして力を入れたドローンじゃが、世の中の出来事がウエイトとなつて上昇しきれなかったのが業界界にも忸怩たる思いが残ったのう。しかしメカとしての魅力は変わらないので、'16年は再度ピッチを上げていこうぞ!



15年ももう終わりか! ほんとに1年はあつという間じゃな。この草紙は'16年1月4日発売じゃが、流通の都合上、年末には全国に配本されるとか。年末に開いておられる方はよいお年を、いま年明けの御仁は今年もよろしくお願い申し上げます。さて年末年始ということで、恒例のゆく年くる年回じゃな! '15年はどんな年じゃったかな。新製品で見ればタミヤのジムニーにロードスター、ヨコモR35ボディ、スケールクローラー……む、実車系が多かったな! スケールモデルの拙者的には、'16年はカッコいいモノコックシ

ヤシーを拝んでみたいものじゃ。出来事ではヨコモ50周年に電動オフロード世界戦、ドローン……ドローンは急上昇とはいかなかったな。5月のホビーショーではドローン一色というほどの力の入れようじゃったが、首相官邸に落ちたのが痛かったのう。あれで関係省庁も「とにかくダメにしよう」という流れになつてしまひ、世間一般にもマイナスのイメージが広がりましたな。デカいやつは少々難しい状況なので、今後ホビー用としては、半端に野外を飛ばない室内特化型に進むのかのう? 競技では実車のジムカー

ナ的イベントがあるが、より一般受けしそうな障害物レースのジャンルが増えればよいのではないかな。フライトシューティングゲームで「警戒網をかいぐり、敵飛行場を撮影して制限時間内に帰還せよ」てミッションがあるじゃろ? あれをドローンでやるのが、飛行技術と撮影技術両方を競うものとしてピタリな感じじゃ。TV番組というサスケ風なノリにできるんじやなからうか。皆様の知恵に期待しようぞ! では今回は15年のトピックスを思い出しつつ、'16年以降をたらたら考えてみようぞ。

拙者ウラシマ、R/Cは6年ぶりです。
'15年を振り返りつつ'16年を占おうの巻!

2015年の出来事と、2016年から先のことに思いを馳せようぞ!



異国との交流で たまげたことなぞ

世界戦は異国人に触れる絶好の機会じゃったな。連中は①なんか気合いが違う②見た目がいい。これは美醜ではなく「らしい」恰好をしてるってことじゃ。ビーチサンダルの日本選手には少しガッカリしたぞ、日本代表がビーチサンカ? ③メディア対応がスマート。カメラクルーがサッと来ても、インタビュー応対できてる。てか全日本でそういうのいない? 大相撲ですら直後に優勝者インタビューするからな、そのあたりだいぶ遅れとる感じじゃ。



業界衆は積極的に動こうぞ!

最近買った方がいいが走らせる場所がない、どころか「どう楽しんだらいいかわからない」人も多い。サーキットが身近になればそうじゃろうな、空き地に子どもを連れてって、ぐるぐる走らせて「……で?」っていう感じじゃな。遊び方や楽しみ方を教えて、ハマる方向にもっていくのが必要じゃ。ゴルフをはじめ、大概の趣味にはレッスンプロがいるもので、レッスンだけで食っているプロもおる。が、なぜか日本のR/C界ではほとんど聞かぬのう。

海外のプロは、ファンがいるからこそ己のスポンサー契約が成り立っていることをよく知っておる。米国では、J・ティーボが定期的に有料スクール開催しとるね。タイヤ支給、土産Tシャツに昼食付きで1日100ドル(約1万円)。募集12名前後、コースを一緒に歩いて攻略法講義、7分走行6回やって個人講習。悪くない。こういうのを、日本のトップドライバーもやればいいのにと思うなあ。「こんな活動もしています」といいやすい。

イベントは、新製品みたいに「いくら売れた」と数字が出るものではないから、開催側は「効果あるのか」と不安で心細いものじゃ。そこはメディアが積極的にとりあげて伝えてあげるべきじゃ。みんなで盛り上げていこうぞ!

タイヤとTシャツとメシ、T坊に教わるなら1万円でもいいか。これならR/C6買っつわ(笑)。



'15年はタミヤのRCスクールや、ヨコモタカヒロ殿のドリフトスクールを拝見した。手間とカネの要るイベントをあえてやる心意気を拙者は高く買っておる。あっぱれ!



'15年はどんな 企画があったかのう?

ウィリー・Mシャーシ系は一般ウケもよく、毎年支持されるよい企画じゃな。芸能の御仁にでも出たものこの草紙ならではじゃったし、業界的にメモリアル系も入って何より。メディアは新製品紹介が基本じゃが、昨年出したのは二度と取材されない、となるとメーカーもつらい。そんな時こそメディアが助太刀じゃ! 冷蔵庫にあるものでサッとうまいものを作るのもプロじゃから、ノウハウ系やインタビューなど「ここでしか読めない」企画が'16年も出てくるというのう。



ウィリー系はここ20年は支持されている鉄板企画じゃな。「やってみようかな」という見た目と動きが幅広い層に受ける最大の理由じゃ。



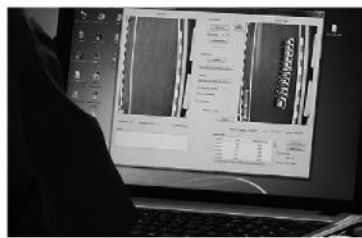
【右】R/C界は他と比べるとどうしてもクローズ気味なので、Bose殿のような業界外の御仁に出てもらうのは非常に大事じゃ。【左】メーカーや商品〇周年というのは、憤み深いところは自分からいい出せないものじゃ。長年業界をともにしてきたら積極的にとりあげるのが仁義というものじゃ。



ドリフト新展開? ニューウェーブに期待じゃ!

巻頭のヨコモYD-4の記事にも書いたが、将来的に全日本や世界選手権開催を見すえておるようじゃ。ドリフトは目で追える速度でコントロール感もあり、世間一般に受ける要素はツーリングモディファイ以上じゃろう。お台場で鈴木 学MCでオーロラビジョンに映して……という華やかなイメージも容易じゃ。

競技として大規模にするなら、課題は審査方法じゃな。フィギュアスケートのようなものじゃから、YDSなどでよりはっきりした基準を打ち出さないとモメそう。日本人の暗黙の了解みたいなものが通じず、ポイントとして勝てば何してもいい的なことをなんとも思わぬ異国人もおるのな、オリンピック柔道の二の舞にならぬよう準備してほしいな。



実車の人やRQが来る、R・キャバラーなどのトップドライバーでも笑顔になる。ドリフトには他にない魅力がある。

2016年も楽しもうぞ!



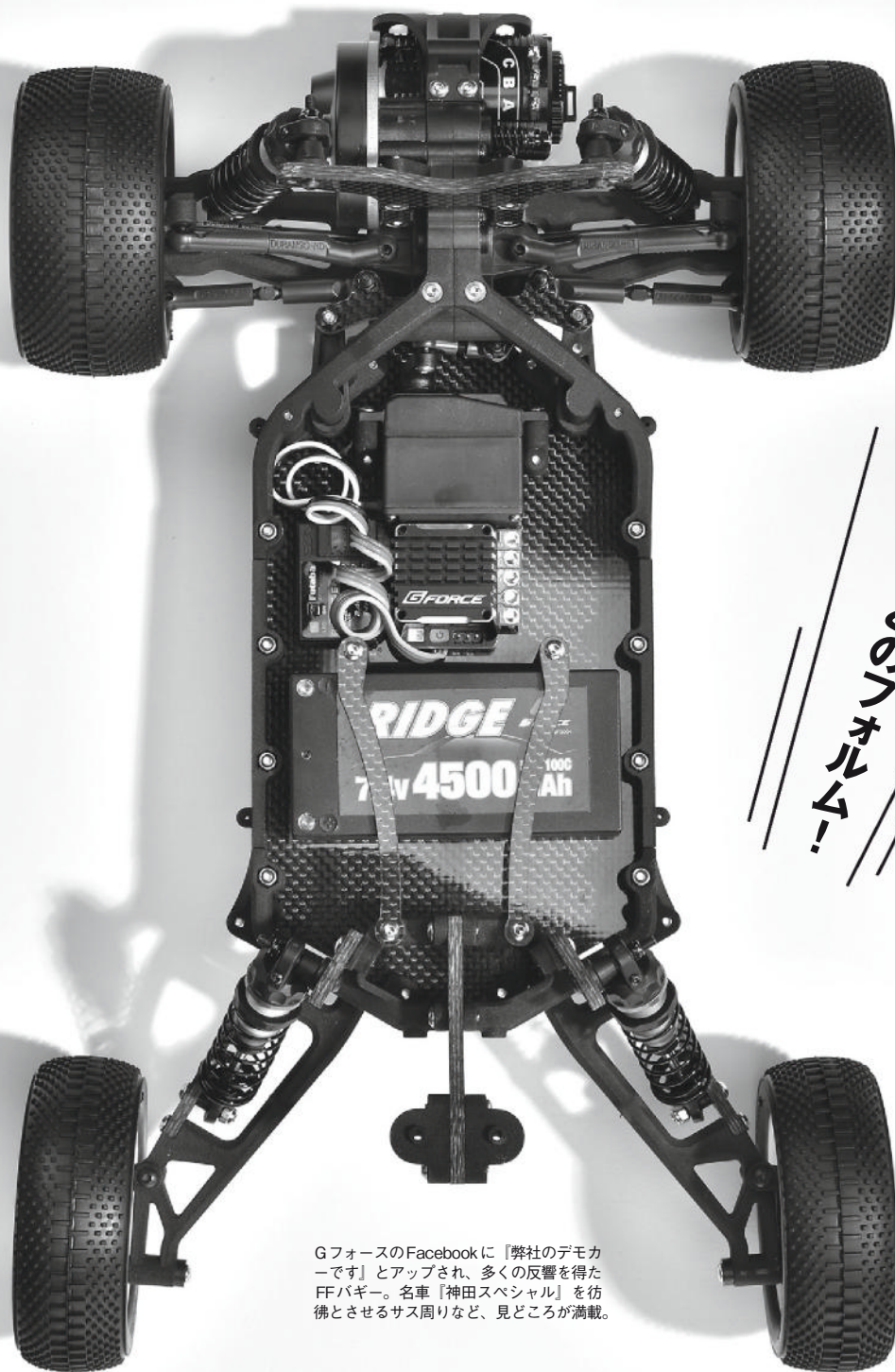
|| オールドバギーファン
全員集合! ||

独特なレイアウトが強烈な走りを生む!

Facebookで話題騒然! FFバギーの正体とは?

Gフォースの公式Facebookにアップロードされるやいなや、
多くのR/Cユーザーの反響を得た個性的なFFバギー。
オールドバギーファンをうならせるこのフォルム、その正体は!?

問い合わせ/Gフォース phone 03-6206-0059
photo/A.Kuwayama 桑山 章



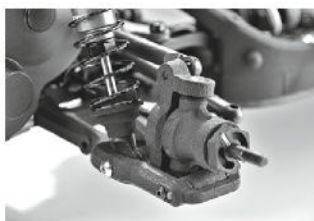
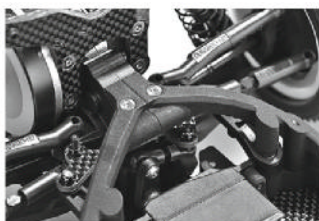
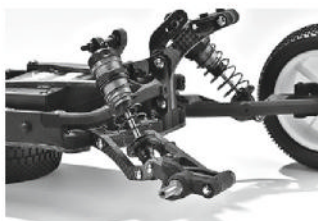
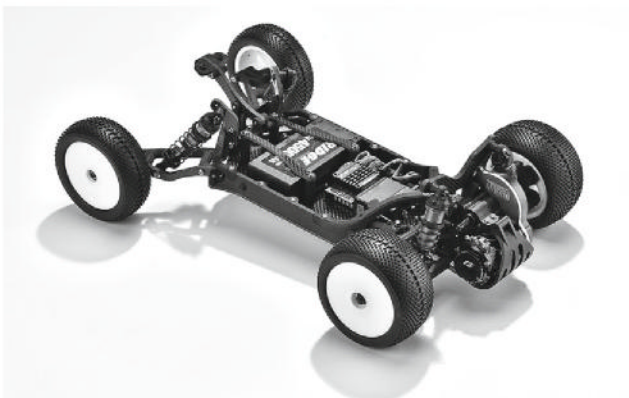
ALL 感動Gフォースファン!!

GフォースのFacebookに『弊社のデモカーです』とアップされ、多くの反響を得たFFバギー。名車『神田スペシャル』を彷彿とさせるサス周りなど、見どころが満載。

ネット上で話題のFFバギーの正体とは?



デュランゴDEX210 (V2) のコンバージョンキットとなるORBレーシング製FFバギー『FF210』。フロントオーバーハングにモーターを搭載するFF方式と独特なリアサスペンション、そして極端なリア上がりのフォルムは'80~'90年代のオフロードレースシーンを席巻したFFバギーの姿を色濃く残す。ロワデッキなどの平面部分やショックタワーなどの強度が必要な部分にはカーボンが採用されている。このデモカーには、モーターやESCなどのパワーソースにGフォース製のものを搭載している。



サスアームやナックルなどの立体成型が必要なパーツは、すべて3Dプリンタで製作されている。強度が気になるが、ORBレーシングによると必要な耐衝撃性は備えているという。カーボンパーツと合わせて、ツボを抑えた構成だ。

最新の素材と設計で再構築した オールドバギーへのオマージュ

15年の11月24日に、Gフォースの公式フェイスブックにアップロードされたFF (前輪駆動) バギー。それによるとGフォースのアイテム (モーターやバッテリーなど) の搭載例として使用するためのデモカーとのこと。しかし、それにしては普通ではないこのフォルム。いったいこのクルマの正体はなんなのか? この発端であるGフォースのスタッフに話を聞いた。

「これはオランダのORBレーシングが発売するデュランゴDEX210 (V2) をベースにした『FF210』というコンバージョンキットです。弊社スタッフの私物で、『珍しいでしょ?』と軽い気持ちでアップしたのですが、タイムラインに普段の5倍近いアクセスがあり、その反響にビックリしました」

このマシンの素性は?

「製作者によると『FFバギーを走らせたい!』というシンプルなる理由らしいです (笑)。レース規定の関係でメーカーからこういったマシンの販売が見込めない以上、自分で作るしかない。どうせ作るなら、とレースで競えるレベルを目指して設計されており、実際、現地のレースでも優勝したりと、戦闘力は十分にあるようです」

気になるのは足回りです。伝説のFFバギー『神田スペシャル』を彷彿とさせますが、これは製作者の趣味ですか?

「まちがいに趣味でしょう (笑)。レースで勝つだけならこんな特殊なマシンは出せません。発売元曰く『80~90年代のオマージュ』とのこと。具体的な車種までは明言していませんが、神田スペシャルやラビッツFFといった、当時のレースで活躍した前輪駆動バギーの再現を狙ったのだと思います」

ここまで完成度の高いマシンですが、もしかしたらGフォースで発売

ウソかホントか!? 限定で発売決定デス!!



マシンの正体はORBレーシングのDEX210 (V2) コンバージョンキット『FF210』。Gフォースは完全受注販売を決定! 予約は1月10日締め切り。価格8万8000円+税

するんじゃないかと?

「実は……そうなんです! 完全受注販売で1月10日までに注文を受け、予約した人にのみ販売いたします。独特な構造に、既存のどんなマシンとも違うドライブシャフトは新鮮な驚きがあります。世界にはこんなおもしろいものがあるということ、ぜひ体験してみてください」
現代の技術で復活したFFバギー、その走りには注目したい。



8クラスのレースにのべ200名以上のドライバーが参戦するというビッグイベントとなった今回のAOC。2016年の大会は3日間イベントにすることも考慮されている。



アジアを巡るオンロードの祭典

Asian On-Road Championship in Japan

アジアオンロードチャンピオンシップ
2015 in 谷田部アリーナ

on 2015.11.28-29 at 茨城県・谷田部アリーナ

毎年11月の恒例イベントとして定着したAOC最終戦日本ラウンド。2015年度の大会は参加選手数とその層の厚さにおいて史上最大規模になった。世界トップレベルのドライバーも参戦した同大会をレポートする!

取材協力 / 谷田部アリーナ phone 029-836-0914 AOC <http://www.aocrc.com/>
text / A.Hasegawa 長谷川 敦 photo / K.Tsuchiya 土屋幸一



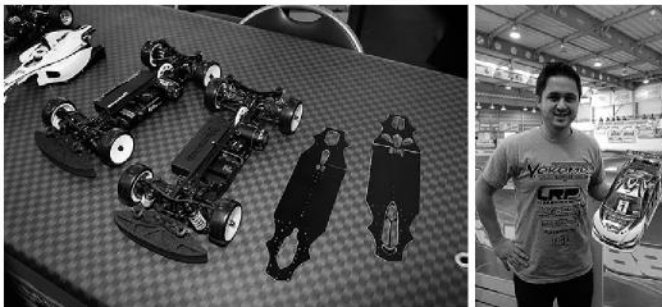
通常はドリフトコースに利用されているスペースも今回はピットエリアになった (左)。サーキットのレイアウトは大会3日前に変更され、今大会では反時計回りで使用 (右)。

ヴィンテージマシン発見!



江袋能選手がFWDクラスにエントリーしたマシンはなんと'90年代に発売されたヨコモ・YR-F2。さすがにオリジナルのままとはいかず各部のパーツが変更・改造されているが、それでも構成はほぼ発売時のまま。堂々Aメインに進出した。

ディフェンディングチャンプはNEWマシンで挑む



2012年の大会以来ツーリングモディファイドクラス3連覇中のロナルド・フェルカー選手(ドイツ)は、この大会直前に発表されたBD7 2016を駆ってレースに臨んだ。

スコッティ節が
今年も炸裂!

大会主催者であり、世界的なレースMCとしても知られるアメリカのスコッティ・アーンスト氏。今回も全レースのアナウンスをひとりで担当し、名調子をサーキットに響かせた。



史上最高の参加人数で 2015年を締めくくる

15年4月に中国で開幕し、アジア・オセアニア4カ国でのレースを経て開催された『アジア オンロード チャンピオンシップ (AOC) 2015 イン谷田部アリーナ』。15年度の5戦目にして、最終戦となるこの大会の舞台は茨城県の谷田部アリーナで、日本国内の精鋭をはじめ、アジアはもちろんヨーロッパからも有

力選手が多数参戦した。

ヨーロッパで開催されているツーリングカーレースシリーズ・ETCSのアジア版ともいべきこの大会では、年間チャンピオンシップも争われている。しかし移動が容易なヨーロッパ圏とは違って範囲の広いAOCでは通年参加の選手も少なく、どちらかというと個々のラウンドがそのエリア最大のお祭りレース的な大会としてとらえられている。

今大会にはメインカテゴリーのモ

ディファイドツーリングを筆頭に8

カテゴリーのレースが行われたが、ヒート数も膨大なものとなり、早朝から夜間まで、選手だけでなく運営者にとってもハードな大会となった。そんな状態であったが、大会はほぼスムーズに進行。選手たちは通常では考えられないほどグリップが高くなった路面に悩まされながらも、さすがの対応をみせて最終日には8名のチャンピオンが誕生。AOC 2015は盛況のうちに終了した。

We are World Champions!

一般のドライバーから世界トップレベルの選手までが参加するこのAOCには、各カテゴリーで世界チャンピオンを獲得した経験のあるドライバーも参戦。それがこの大会の格式を高めることにつながっている。15年の大会にも5名の世界チャンピオンが参戦し、卓越したドライビングをみせてくれた。もちろん、世界王者の称号はなくとも彼らと互角以上に戦えるハイレベルなドライバーも多数参戦している。

Naoto Matsukura

1/12EPとISTCで合計4つの世界タイトル獲得経験のある松倉直人選手は今大会でも1/12&ツーリングモディファイドクラスに参戦。



Hayato Matsuzaki

07年EPオフ2WDクラス世界王者の松崎隼人選手。近年はドリフトにも力を入れているが、ツーリングモディファイドで堂々の予選3位。



Andy Moore

イギリスのアンディ・ムーア選手は06年のISTC世界チャンピオン。ホットボディーズPro5を操縦したが、今大会ではセットに苦しんだ。



Jilles Groskamp

12年のISTC (EPツーリング) 世界チャンピオンのイルス・クロスカンプ選手 (オランダ)。15年度からHPI/ホットボディーズに移籍。



Meen Vejrak

12年に地元タイで開催された1/10GPツーリング世界戦で王座を獲得したミン・ウェシュラ選手。ヨコモ最新のBD7 2016をドライブ。



突然のHappy Birthday!



決勝ラウンドの合間にはアーンスト氏の愛娘・サラ・アンさんのバースデーを祝うというサプライズも。ドライバーは操縦台の上から祝福した。



使用可能なボディに制限のあるFWDツーリングクラスにはスケール感の高いボディが多く、レースの雰囲気も他のクラスとは一変する。



シンガポールの若手ニコラス・リー選手。大会直前にチームヨコモ入りし、予選2位獲得という速さをみせてくれた。



ツーリングモディファイドクラスのAメイン決勝に進出した10名のドライバー。



135ターモーターのスーパーストックツーリングクラスは予選5位の平田稔明選手が逆転優勝。写真は予選ラウンド走行時のもの。



スポンジタイヤを使用するフォーミュラ・フォームクラスを制した多田秀樹選手のマシン。ZENのZFC-014をドライブした。



チーム京商が使用したTF7のアルミシャシはレッドアルマイト仕上げ。写真は秋元太選手のマシンだ。

レースには出ていないけど……



Gフォースのブースに展示されていたFFバギーは注目の的。その詳細はP100で。



カナダ国籍だが鹿児島県在住のエドワード・ビッカーリング選手。身長は今大会No.1か?



マカオから参戦のマルコ・ロサリオ選手。自国内にはないハイグリッドコースに苦戦中。

WINNING CARS

今大会は8台のウイニングマシンが誕生したが、ここでは4クラスの優勝車を紹介。
 激戦の各クラスで勝利を収めたマシンには、王者ならではの雰囲気も漂う。
 最新マシンあり、プロトモデルありと、優勝マシンのバラエティも実に多彩だ。

1/12モディファイド 優勝 江袋 兎々／ヨコモプロトタイプ



前年2位からの雪辱を果たした江袋選手はヨコモのプロトモデルをドライブ。従来のR12 C3.1をベースに、モーターマウントやリアサス周りがモディファイされている。



モディファイドツーリング 優勝 ロナルド・フェルカー／ヨコモBD7 2016



デビュー戦を圧巻のTQ&WINで飾ったフェルカー選手のBD7 2016。BD7専用サーボを使用し、低重心化を狙ってLRP製LCGバッテリーを搭載。安定感も抜群だった

1/12ストック 優勝 渡辺 翔太／CRC Xti-WC



ストッククラス優勝の渡辺選手。ESCは出力ファイルが好みというヨコモBL'S P3を搭載。

FWD優勝 石川 衛／MTS FF Pro



'14年の松本恭一選手に続き、2年連続でFWDクラスを制したのは香港のMTS。その性能は本物

AOC2016 in YATABE デ アイマショー!



「日本のレーサーは熱心で、レースのムードも最高!」と語るアーンスト氏。AOC最終戦は'16年度もこの谷田部アリーナで開催予定だ。

RACE RESULT

Modified Touring	13.5 Super Stock Touring	17.5 Stock Touring	FWD
 1位 ロナルド・フェルカー 2位 祖父江 旭生 3位 松倉 直人	 1位 平田 稔明 2位 川上 幸太 3位 大島 智行	 1位 林 裕之 2位 小島 要一 3位 難波 省慮	 1位 石川 衛 2位 難波 省慮 3位 松本 恭一
1-12th Modified	1-12th Stock	1-12th GT	Formula 1 Form
 1位 江袋 兎々 2位 石岡 勇人 3位 北澤 秀郎	 1位 渡辺 翔太 2位 海平 孝雄 3位 瀬戸 英治	 1位 柴田 祥吾 2位 江袋 兎々 3位 亀田 正之	 1位 多田 秀樹 2位 三溝 貴夫 3位 川崎 明洋

世界チャンピオンマシンを作ろう!

XRAY XB4

組み立てガイド

2016SPEC



すごく興味を惹かれるマシンがあるけど海外製。英語は苦手だし、『外車』はちょっとハードルが高いかな……? と二の足をふんでいる人、まったく心配ありません! 発売直後の現役世界王者マシンを実際に入手、その中身をじっくり紹介します!!

text&photo / T.Hasegawa 長谷川貴洋
取材協力 / セントラルアルルシー phone072-239-6565

世界を制した最新4WDバギー、ついに発売開始!!

'15年10月に谷田部アリーナで開催されたIFMAR電動オフロードカー世界選手権4WDクラスでTQ & 優勝と他を圧倒したマシン。その最新モデルである「2016SPEC」が好評発売中だ。価格7万2000円+税

今回のXB4もXRAYという東欧スロバキアのメーカーがリリースする『外車』ではあるが、老舗のセントラルアルルシーが輸入代理店となっているため、アフターサービスの不安は皆無である。

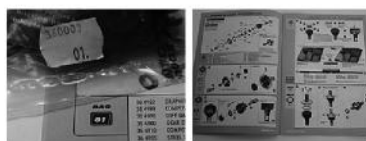
なにより、先の世界戦で日米の強豪マシンに圧勝したこのクルマは、ファンにとって大いに興味の対象になるはずだ。

とはいえ、「キットの出来はどうなんだろう」というレビューを知りたいのも同じ趣味人としてよくわかる。そこで今回は、実際にキットを手として組み立てレビューを行ってみた。結論としては、すばらしく出来のよい1台だ。ぜひ参考に。

『音楽に国境はない』という名言があるが、ことホビの世界でも同様のことがいえる。さらに、レースが行われるようなR/Cカーであれば、コンペティションモデルでレース規定に沿った仕様でデザインされるため、どの国のメーカーであろうともベースは共通だ。

世界一懇切でないいな日本製品で育ってきた立場からみれば「外国製か、大丈夫かなあ」と思いがちだが、外をみてみればベンツにVW、フィアットやフォードのクルマは数多く走っている。所有者は大半が日本人で、日本人のセールスマンから購入して普通に使っている。今や、外車も数居が高いという図式はすっかり影を潜めたといえるだろう。

XRAY XB4 2016SPEC REVIEW



モノクロページで紹介なのが残念だが、驚いたことに説明書はフルカラー! 図版や印刷もキレイで、組み立て順に沿ってパーツ袋にナンバリングがなされているという親切的配慮だ。

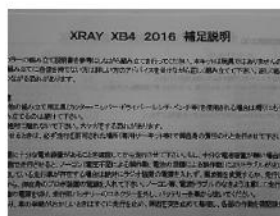


キット内容 中身はどうだ?

R/Cメカ類、モーター、タイヤ別売りのシャシー組み立てキット。クリアボディ、ウイング、ホイールは付属する。ビス類は国産同様のミリ規格だが、キットに工具は付属していないので注意。日本のセントラルアルルシーが正規輸入元となっているのは安心だ。

XB4とは どんなクルマ?

近年ツーリングカーで台頭してきた「XRAY」が開発したシャフトドライブ4WDバギー。先の世界戦では予選5ラウンド中4ラウンドで1位、決勝2ラウンド連勝という“準完全試合”で圧勝。シリーズ戦「EOS」が開催される欧州を中心に支持を集めている。



正規輸入元のセントラルアルルシーによる『補足説明書』が同梱。要所の日本語翻訳にとどまらず、ユーザーが戸惑うであろうポイントを絞って注釈をつけてくれている。極端にいえば、これさえあれば英文が苦手でも問題なく組み立てることが可能だ。



パーツ袋に入った、検品印がわりのカードに記される人名や説明書のロゴがスロバキア製を感じさせる。全体的に生真面目な雰囲気も漂う製品構成だ。



デザインしたのは'00年にXRAYを立ち上げたヒューディ氏。日本でもファンの多い「HUDY」ブランドでも知られる。

足周り関連

スタンダードな前後ダブルウィッシュボーンのサスペンション。バギーの足は最重要ポイントなので、スムーズな作動を追求しよう。サスピンやブッシュなど、とりあえず未使用の選択パーツが多いので、小物パーツケースを用意しておくとう将来的にラクだ。



スタビライザーは前後で線径が異なるので注意。二本線のある1.3mmがフロント、1.2mmがリア用。



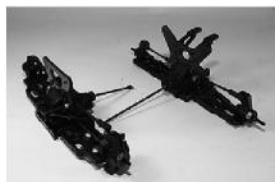
ハブのベアリングは内側と外側でサイズが異なる。いずれも硬すぎず、緩すぎず、ピタッと収まる精度が心地よい。



ボールスタッドは6、8、10mmと微妙な長さの違い、かつ黒一色で同じ袋に入っている。間違えやすいので注意。



国産車でも「ネジでタッブを切るとよい」と紹介されやすいステアリングブロック、何とXB4は事前加工済み。



特に手を加えることなく進行。あえていえばボールエンドの組み付けは非常に硬い。専用ツールがあればラクだ。



サスアームはリアのみ左右共通。前後ともホイールベース調整用のシムがモールドされているので忘れずに。5個あるブッシュは中央のOを使用。



説明書には「万一サスピンが洗ければ、サスアームの穴を3mmリーマーでさらって」とあったが、今回のキットにかぎってはまったく不要。ガタもなく、バタバタと上下するスムーズだった。

シャシー関連

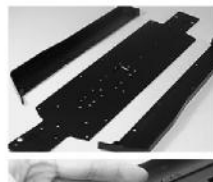
近年のトレンドである、1/8バギー風アルミシャシーとサイドガードを採用。2mm厚メインシャシーはアッパーデッキをもたず、かわりに棒状のシャシーブレースを装備。組み付けに問題はないが、ブレース素材が硬いのでネジの頭をナメないように注意。



ブレースは前後ミッション搭載前に仮留めしておく。このように、指でつまんだ時にカタカタと動く程度にしておこう。



最後にブレースを本締め。ブレースは硬く、ビスの入りはキツイ。ネジの頭をナメてしまわないよう慎重に作業しよう。



ブラックアルマイトのメインシャシーとサイドガード。背骨的存在のコンボジットシャシーブレースが剛性を補完。

必要な工具類

海外製品はインチネジを使うなど工具自体が違う場合もあるが、このXB4はミリ規格なので、従来国産品で使っていた工具がそのまま使える。もっとも多用するのは2mm六角レンチで、このあたりはヘックスビスを使用する国産車と変わらない。その他の工具も、組み立て経験があれば普通に使うものばかりだ。



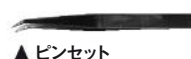
ダンパー／デフオイル、グライフアイトグリスが付属。指示はないが、ネジロック剤や瞬間接着剤が別途必要になる。



取説P34で5.5mm BOXレンチを使うが、物によっては奥行きが足りないので、この十字レンチがあると便利だ。



▲ 2mm / 1.5mm レンチ



▲ ピンセット



▲ カッター



▲ 5.5mm / 7mm BOX レンチ



▲ ノギス



▲ ニッパー



▲ 曲線ばさみ



▲ ラジオペンチ



▲ ニッパー

ギヤボックス関連

一般的なシャフト4駆同様、デフとベベルギヤをバルクヘッドに収める。この手のものはベアリングの座りが悪かったり、バックラッシュが不適切だったりと削り作業を要するものもありがちだが、XB4は加工がいっさい不要だった。バリのチェックやグリスアップをしっかりと施せば、カッチリしたミッションが組める。



ベアリングは内径・外径が微妙に異なる複数タイプを使う。間違いないように実物大表記で必ず確認。



キャップの爪の具合が絶妙なのか、ガタやシブさがなく無加工でピタリとデフが収まったのは驚かされた。組み上げの精度はきわめて高い。



国産製品と同様に説明書の脇には実物大の部品表記がある。補足説明書の注釈は事前に目を通し、対応箇所が付箋を貼っておくとよい。



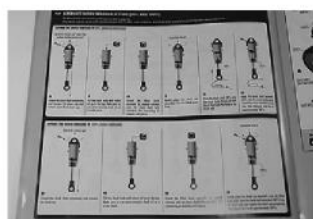
ベベルギヤはランナーが付いた状態になっている。ゲートは細く、手でも取れるがニッパーでキレイに切ろう！

オイルダンパー関連

オイルダンパーは、ダイヤフラムをもたないエアレーション方式。Oリングにオイルを塗布して組み進めたり、オイル注入後にエア抜きをしたり、シャフトに傷をつけないように、といった基本工程は一般的なオイルダンパーと同一。Oリングやシムを多用するのも同じなので、サイズ違いや順番違いに気をつけていねいに組んでいこう。



ダンパーの全構成パーツ。基本は国産ダンパーと変わらないので落ち着いて組もう。注意点をあげればOリングのサイズ。実物大表記でも微妙なので、しっかり確認してから取り付けよう。

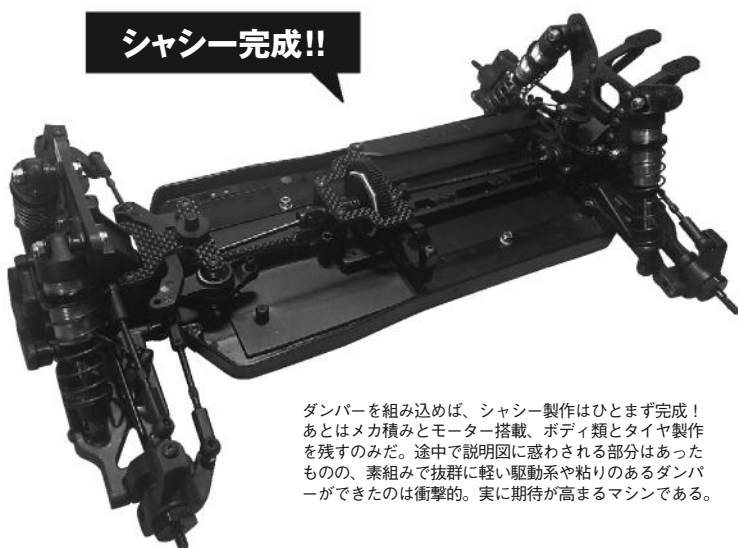


『プレッシャーダンパー』、『引き50%ダンパー』の組み方も記載。素組みでも左右の効きがそろえやすい。



キャップのオイル抜き穴を閉じるビスは、オイル注入作業前に一度通しておくでスムーズ。注入時はビスをレンチに挿した状態でスタンバイしておけば慌てずにすむ。

シャシー完成!!



ダンパーを組み込めば、シャシー製作はひとまず完成！あとはメカ積みとモーター搭載、ボディ類とタイヤ製作を残すのみだ。途中で説明図に惑わされる部分はあったものの、素組みで抜群に軽い駆動系や粘りのあるダンパーができたのは衝撃的。実に期待が高まるマシンである。



組んだ後に気づいたが、キットの箱に完成シャシーがピッタリ入った。今後この状態で持ち運ぶかどうかはさておき、この状態も意図して箱のサイズを決めている開発者の姿が想像できて、微笑ましい気分になる。匠の心を感じさせる1台だ。

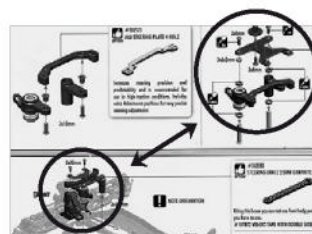
ステアリング関連

最大の注意点あり！ サーボセイバーの 左右に気をつけて組もう

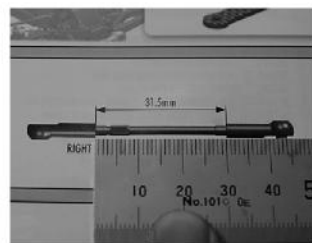
取説P26上で、図のとおり crank を組むと次項目でサーボセイバーの左右が逆転している表記ミスがある。このままでも組めてしまうので厄介。スプリングのある側が最終的に左になるので、最初の段階で左右を取説とは逆に組んでおこう。この表記は初期ロットのみかもしれないが、「バネがあるほうが左」と覚えておけば問題ない。



クランクを正しい向きに修正し、動作確認。ここも、特に削ったりヤスリがけすることなく、『手なり』で組んだだけで引っ掛かりも緩みもない、スムーズなステアリング周りが完成する。



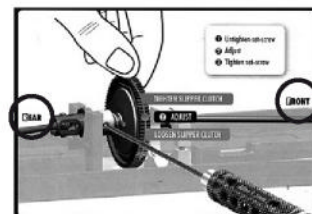
上／一番上で組んだものを反転させて組むが、次項目では図が異なる。左／取説どおりに組むと左右が逆に。



アッパーアームも同様だが、実は取説での絵だけは実物大ではないので要注意！なぜか1～2mm短くなっている。ここで長さを合わせるよりも、車体に組み込んでから調整したほうが効率はよさそうだ。

スリッパ関連

シャフトドライブゆえ、ギヤを保護するスリッパは必須システム。このモデルはパッドを3枚使ったヘヴィデューティな仕様となっている。調整方法は詳細に書かれているが、その図版や組み立て手順が若干混乱しそうな表記になっているので、ここではそのポイントをあげて解説していこう。



取説の組み立て順は①ピン、②パッド、③ディスクとなっているが、③ディスクを①ピンが押さえる形にするため、②③①の順で組む。断面図を参考に。



⑦クラッチナットにイモネジ表記があるので押し込んで固定すると勘違いしがちだが、『ナット』のとおりに、シャフトには普通に回して装着すればOK。



上／スリッパは締めすぎ厳禁。0.5mm程度の余裕を。これはギヤ回転時の画像。ブレがないのがわかる。

TAMIYA TB-04

タミヤチャレクライマックス 2015熱戦記【前編】

2016年1発目のロンタムは、昨年末に行われたタミヤフリークの大忘年会、『タミヤチャレクライマックス2015』についてリポートしたいと思います。それにしても、今回の路面にはつくづく悩まされました……。

取材協力／タミヤ phone 054-283-0003

Reporter

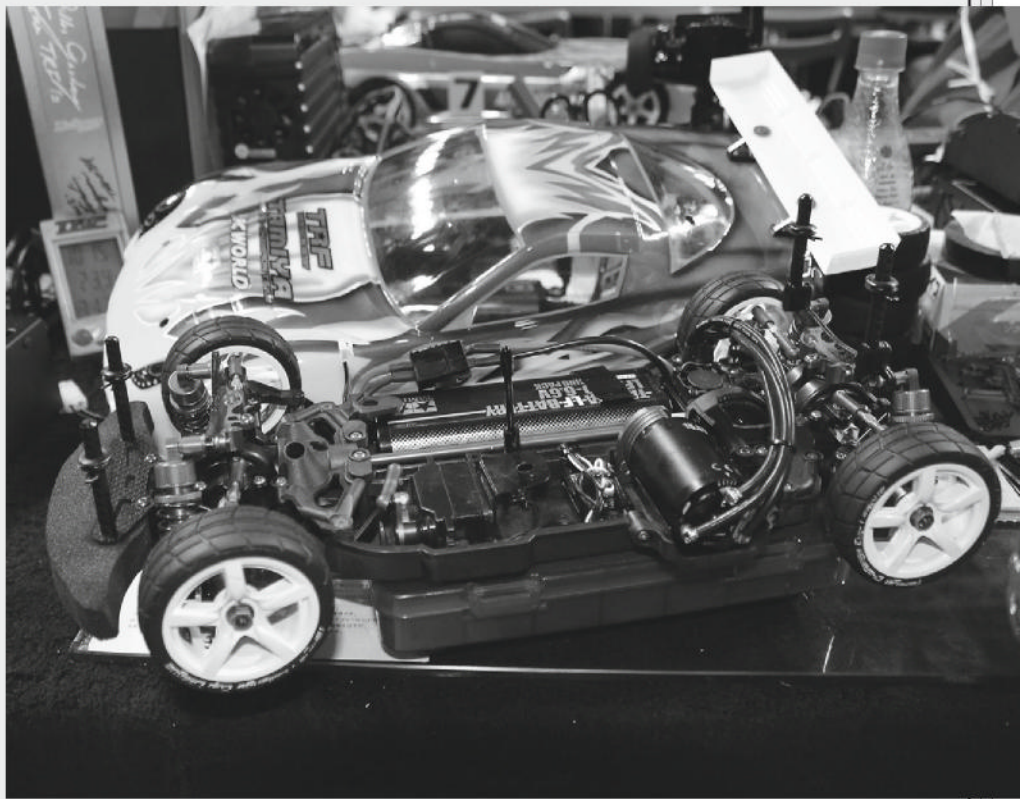


鈴木浩二

一般公募でロンタム担当者の座を獲得した熱血漢。精力的なR/C活動で、今ではタミヤGP世界戦やタミヤチャレクライマックスの常連に成長。

師匠のTRF前住選手との 合同練習でセット出し！

『Mシャーシフリークチャンピオン決定戦』と同時開催となった『チャレンジカップ掛川大会』で代表権を取得した葛西、川合、篠沢、杉村、清家、原野の6選手とともに、チャレンジカップ掛川代表として参加したタミヤチャレクライマックスA。私が参加したのは、クライマックスA。



2015年も参加することができたタミヤチャレクライマックス。年に一度の一大一番だけに、今回はその参戦記を前編と後編の2回に分けてみっちり行う予定だ。2016年大会に向けて、すでに準備を進めているという人は必見！

という最高峰クラスで、2014年の成績で認定され参加することになりました。まずは、本番に向けて師匠であるTRF前住選手との合同練習を愛知県豊川市の『DAYZ』にて行うこととなりました。

まずは、もっとも重要なボディ選択から。ボディはコースレイアウトや路面状況を見て、それに合致するボディを選択するのですが、今回は前回のロンタムでTRFの中村祐弥

選手がお勧めしてくれたBRZR & Dスポーツとフェラーリ599XXをテスト。レース当日の状況をみて、「もっと曲げたい」と思った時はBRZRを、「より安定させたい」と思った時は599XXを使用することに決定しました。

ボディ以外はスプリングにXV・01スプリング、駆動系にフロント・ダイレクト／リア・ギヤデフ（#1000）を基本セットとし、その他にもさまざまなテストを行ってレース当日を迎えました。

まずはコントロールタイヤを購入して、ひととおり準備を終えた後、コースの見学と参加者の練習状況を見ながら情報収集を行います。今年のコースレイアウトは左右方向よりも前後方向への移動が多く、スピードをのせたままの切り返しが多いのも特徴のようです。続いては練習走行の見学に入りますが、練習走行を終えた参加者から一様に「昨年よりもグリップしない傾向」であるとの情報。たしかに、リアタイヤがブレイクする車両が多かったことも事実でした。これは安定志向にセットをふったほうがよさそうだな、と考察しながらピットへ戻ります。

まずは、よく反応してくれそうなXV・01スプリングをまったく方向な418スプリングに変更。様子見でもっとも柔らかいスパーソフット（グリーン）を前後に装着しました。ダンパーオイルも若干固めて#300から#400に変更して練習走行1回目に臨みました。

コースインして『案外いけそう』と思った矢先、突然リアが大ブレイク……。操縦不能状態に陥ってしま

カーベットのモクズが多くの選手を悩ませた。モクズがタイヤにまとわりつくことでコントロール不能になるため、いかに走行ラインをキープするかがキモに!



耐久レースやクライマックスGTをともに戦ったメンバー。自分の名前をボードから探すことも毎年の楽しみのひとつだ。

いきましたが、なんとかマシンを壊さずに生還できました。その原因は、タイヤを見てすぐに判明しました。『モクズ』です。比較的新しいカーベットに起こることが多いのですが、カーベットから抜けたモクズがタイヤに付着してグリップしない現象です。この時点で、ボディはフェーリ599XXに決定しました。

刻々と変わる路面状況に 翻弄され続ける……

残り1回の練習走行に向けてセッ ト変更をしなければなりません。まずは、リアのギヤデフをボールデフに変更。スプリングもフロントを418ミディアム(ノーマーク)、リアを418ハード(イエロー)に変更してセッ トをどっちにふるのか探ることになりました。

迎えた練習走行2回目。先ほどよりもリアブレイクし始める時間が遅くなった印象でしたが、予想していたとおり路面ができていない時間帯は、リアブレイクがさらに収拾がつかない状況になることがわかりました。ピットに戻って再び思案します。予選までの間に我がチャレンジカップ掛川代表は耐久レースにも出場。私の連携ミスで最終走者のオーナーへバトンタッチできない不祥事(清家さん、スイマセンでした)もありましたが、この間に路面状況も刻々と変化していきました。私の予選1回目の出走は最終ヒートでしたので、自分の出走までに他の選手の走りを見て再びセッ トの変更を行いました。リアデフはボールデフのまま、リアのトーをイン3度からイン4度に。どうせ滑るなら唐突な滑りをなくし



(右) スロットル操作がラフになることで発生するホイールスピン痕。こうなってしまうと余計に路面のモクズを拾ってマシンのコントロール不能になってしまう。(左) 全国の猛者がそろった大会だけあって、どのメインも僅差のバトルが各所で繰り広げられた。筆者も決勝レースでTRF祖父江選手とバトルを展開できたのは大きな収穫となった。

たいので、滑り始めは早くなるかもしれませんが、キャンバー角をフロント2度/リア1・5度からフロント3度/リア2・5度に変更。スプリングはまだ硬くするには早いと判断して418ソフト(レッド)に変更しました。

そんな状況で迎えた予選1回目。7番手からスタートしますが、2分過ぎまではまずまずのフィーリング。しかし、ここから各車のリアブレイクが目立ち始めて周囲を重ねることに順位が上がり、最終的にはヒートトップでフィニッシュ! しかし、そのタイムをみて愕然……。全体トップとはなんと6秒近くの差がついているじゃないですか! 翌日の予選2回目&決勝レースに向けて不安が残る結果となりました【つづく】。

Column

TRFの清和選手&河野選手に聞いた セッティングアドバイス

今回も会場内に設置されたTRFのピットにおじゃまして、ユーザーから受けた質問とその際に行ったセッティングアドバイスをうかがってきました。

筆者: 今大会も前回大会と同様に一番多かった質問は『リアブレイク』についてですか?

河野&清和: そうですね。参加者のマシンを見てみると、ギヤデフもボールデフもしっかりと組めていない人が多いように感じました。カーベットではデフの動きの渋さが悪影響を及ぼしますから、ここがしっかり組めないで厳しいですね。

筆者: その他に気づいた点などはありましたか?

河野&清和: キャンバーをネガティブにふる人が多いようですが、限界が低くなることを意識していない人も多いようです。あと、リアがブレイクするのに

保持力の高い高級なブラシレスサーボを使っている人も多く、適材適所なサーボ選びができていない傾向にありました。今大会のような路面では保持力が弱いサーボのほうがクリッピング以降にフロントタイヤが逃げてくれるから有利なんですよ。

筆者: 実際にマシンを走行させてユーザーへのアドバイスをレクチャーしてもらえますか?

清和: いいですよ。まずは、ホイールスピンに気をつけてスロットルをジワッと開けていくことを心がけます。ステアリングスピードを落とすのも一考ですね。TQを獲得したTRFの祖父江旭生選手もサンワのM12Sを使っていますが、ステアリングスピードを7%くらいに設定していました。ていねいなプロポ操作がカーベット路面攻略のカギになります!



①今年もTRFのピットには多くのユーザーが訪れてアドバイスを受けていた。②TRF鈴木清和選手に取材を敢行。③④鈴木選手が操縦している隣に立たせていただき、アドバイスを聞く筆者。キョカズさん、お忙しいところ対応いただき、ありがとうございました。

TAMIYA TT-02

R/Cビギナーの親子さんたちと 楽しみながらレベルアップ!

3か月ぶりのロンタムとなる今回は、R/Cカーを始めたばかりの親子と一緒にTT-02を楽しむことにしました。皆さんも今回登場していただいた親子のように家族でR/Cカーを楽しんでみては?

取材協力/タミヤ phone 054-283-0003 レディオガガ phone 0778-34-2075

Reporter



宇野洋平(左)

今回はR/Cカーを楽しむ素敵なファミリーとTT-02で遊んでみました。コミュニケーションツールとして、皆さんも親子でいかがですか(笑)

走行前にまずは……
マシンのチェックから!

今回登場願ったのは中山親子。息子さん(雄斗君)がタミヤR/Cカーの組み立てや走行に魅了されたらしく、今では親子3人でR/Cカーを楽しんでいるとのこと。最近サーキットデビューを果たし、親子3人で追いかけっこをしながらドラテク向上を目指



今回は家族ぐるみでR/Cカーを楽しんでいる中山親子とともにスキルアップを目指すことに。写真左からお父さんの雄一郎さん、娘の和奏ちゃん、息子の雄斗くん。今日は1日、よろしくお願いします!

見なのです。そんな中山親子が週末を利用してレディオガガに遊びに来てるところを私がおじゃまして、楽しいR/Cライフをサポートさせていただきます。中山親子が使っている3台のマシンをチェックします。うれしいことに、3台ともTT-02という状況!! 小学3年生にもかかわらず、雄斗君は走行ごとにこまめにバラしては組み立てるといふ優等生ぶ

りを披露していました。エライっ! 写真でも紹介しましたが、細かくチェックしてみるとビスの締め付けが緩い箇所がありました。ビスを見てみるとキット標準のタッピングビスから、オプションのチタンビスにグレードアップしてあるのですが、小学生の力ではチタンビスの締め付けに要する力が足りないために最後までしっかりと締め付けられていなかった



締め付け不足を回避する方法のひとつがコレ! ビスの先端にほんの少しかグリスを塗布してから締め込みを行うこと。たったこれだけで締め付け不良がなくなるのだ。



ビスの締め付け不良がトコロドコロに……。ノーマルのタッピングビスからオプションのチタンビスに変更したため、お子様の力では締め付け不足が起きていたようだ。



アルミプロペラに交換した場合は、前側にOリング(1個)を入れなければならないのでご注意ください！
オプションパーツ交換時は説明書も熟読しよう。

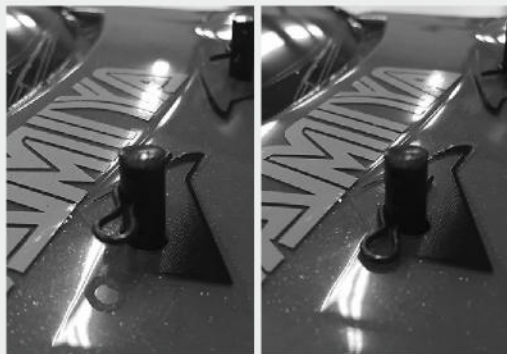


右写真のようにコネクターが広がってしまった時は専用工具(上)で補修できるが、初心者の方は、まずはショップスタッフなどに相談するのが得策。



何度も抜き挿しするバッテリーのコネクター(特にESC側)が広がることで起きる電源トラブルは誰もが通る道。こんな時は……。

行きたいお店を見つけて楽しいR/Cカーライフを！
次は走行チェック編。3人の走りを見てみると、お父さんのマシンだけ直線ですごく走りません。クラッシュなどでステアリングトリムが狂う症状が出ていました。さらに原因を探ると、サーボセッパに問題がありました。キット標準はパーキングロット



ボディピンは余裕のない状態で取り付けられるのではなく(右)、ひとつ上の穴を使って余裕をもって取り付けられるように(左)。なぜなら、クラッシュした時にボディがうまく逃げて破損しにくくなるからだ。

ようです。そんな時は、締め付ける前にビスの先端に少量のグリスを付けるのがグッドですので、皆さんも一度試してみてください。
続いては、パーツがしっかりと装着されているかどうかをみるためにガタの有無をチェック。すると、オプションパーツのOP1502アルミプロペラジョイント(価格600円十税)とOP1501アルミプロペラシャフト(価格500円十税)のフロント側ジョイントにOリングの装着忘れがあり、ガタガタになっていました。オプションパーツ投入時、あまりに大きなガタがある場合は説明書を見直してみてください。

親子3人で切磋琢磨しているだけあって、雄斗君も和奏ちゃんも操縦がとて上手でビックリ！ここで、ロンタム号を走らせてもらうことにしました。すると破顔一笑、「とても走らせやすい！」とよろこんでいました。3人から「シャシも見たい」と言われたので、ボディを外すと真つ黒状態にお父さんはビックリ。オプションパーツのてんこ盛りを想像していたようで……期待に応えられずスミマセン(笑)。

での走行も想定しているの、いい意味でダルい感じに衝撃を吸収しますが、一歩上達してサーキット走行を楽しむとますます走らないことも多々あります。この問題に対しては、過去に何度も紹介していますが、ハイトルクサーボセイバーを装着すれば解決します。交換後の感想をお父さんに聞いてみると「感激！」とのことでした(笑)。

ここでお父さんから「もっと速いスピードで練習したほうがいいですか？」との質問がありました。最初はキット標準のモーター&ギヤ比で楽しんでほしいというのが宇宙野の見解であり、そのように助言させていただきました。サーキットにはビギナーがいればベテランもいますが、大半のコースではビギナーとベテランの走行時間を分けて、お互いに気持ちよく走行できる環境づくりをしています。なので、まずはビギナーの走行時間を活用して、標準のパワーステアリングを磨くのがR/Cカーを楽しむ秘訣ではないのでしょうか。しばらく3人で練習していた中山親子でしたが、一番練習熱心な雄斗君のマシンの電源が入らず、また走行中も止まってしまうトラブルが発生！マシンをチェックすると、R/Cカーを始めた際に誰もが経験するコネクターの接触不良を発見！

主にESCのコネクター(メス側)が広がることで、このような症状が発生します。こういう時はR/Cカーを買ったショップやサーキットに相談しましょう。どのショップでも専用工具を完備していて、すぐ修理してくれます。工具自体は高価ではないので購入するのもアリですが、ひとつ間違えるとプラス・マイナスの逆接続にもつながりますので、お子さんやビギナーは作業を控えたほうがいいかもしれません。

最後に……R/Cカーを末永く楽しむ秘訣、それは、行きたいショップを見つけて、通販で買ったからとか「違うショップで買ったから」は気にせず、どんな些細なことでも相談するのが重要です。このショップスタッフもいていないレクチャーしてくれませんか。さあ、そうとわかればお近くのショップ(またはサーキット)へGO！

最後に……R/Cカーを末永く楽しむ秘訣、それは、行きたいショップを見つけて、通販で買ったからとか「違うショップで買ったから」は気にせず、どんな些細なことでも相談するのが重要です。このショップスタッフもいていないレクチャーしてくれませんか。さあ、そうとわかればお近くのショップ(またはサーキット)へGO！

Column

バッテリーは安全・安価で 高品質なタミヤ製が◎

最近ではバッテリーも大容量で、かつハイパワーのものがたくさん登場してきていますが、TT-02に標準装備の540タイプモーターならニッカドバッテリーでも十分！



TT-02のバッテリーとしてお勧めなのは、レーシングパック1600SP(写真上:価格3200円十税)とカスタムパック(写真下:2200円十税)のふたつ！

YOKOMO YZ-2

ヨコモからリリースされている 気になるオプションパーツをテスト

前回テストした改造モデルから標準仕様に戻ったYZ-2ロンタム号。

今回は個性的なふたつのオプションパーツをテストした。

メーカー純正オプションの装着で、マシンの走りはどう変わるのか？

取材協力／ヨコモ phone 03-5613-7553

ジーフォース phone 03-6206-0059

| Reporter |



木村 俊

ここにきて某戦車アニメにハマっています。息子は冬休みの自由研究にリモコン戦車を作りたいと言いだす始末。また手伝わされるのか(笑)?

ふたつのオプションパーツを 実走行で徹底チェック!

今回は、YZ-2の純正オプションのなかから個人的に注目していた2種類のパーツをチョイスして実走テストしてみました。

まずは『ブラックダイヤモンドコーティングショックシャフト』です。この不思議な質感の黒いコーティングについては左ページを参照していただくとして、ここでは組み込む際



前回のロンタムでテスト走行を実施した改造車の『Y-MAX2』から本来の『YZ-2』の姿に戻ったロンタム号。コンバートにかかる時間もゆっくり作業して40分程度で、部品さえ用意しておけばセッティング変更の範囲といえそうだ。"正しい姿"に戻ったロンタム号はボディも新調して心機一転! これからもガンガン走ってレポートを続けていきたい!

の注意点をいくつか書いておきます。コーティングシャフトの利点を最大限活かすと同時に、ダンパーのコンディションを最良に保つためにもオリングとショックカラーはすべて新品に交換します。以前も書きましたが、YZ-2に装備される『X33 ショック』は膨張したオリングなどの不良がダンパーの性能低下に直結します。また、可能であればピストンもオプションの高精度タイプに交換することをお勧めします。

組み上がったダンパーの動きは「すばらしい!」の一言。最重要ポイントといえる動き出しでの引っかかりが皆無で、実にしっとりとした動作がします。僕もいろいろダンパーを組みましたが、これほどの感触は初めてで、どのような走りをみせるのか非常に楽しみです。そして実際に走行させるとその差は歴然! キット標準仕様のダンパーでも、サーキットの直線上にある小さなギャップや、アンジュレ



左/マルチプレートのスリッパークラッチユニット『ベンチレーテッドデュアルスリッパークラッチ』。性能だけでなく、美しい造形のクラッチディスクにも注目してほしい。右/手前が『ブラックダイヤモンドコーティングショックシャフト』を組み込んだダンパー。鈍く黒い光沢が、まるで銃器のような不思議なスゴみを感じさせる。

黒いショックシャフトの正体は？

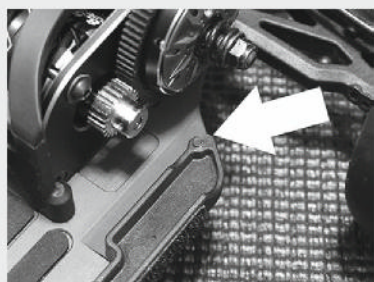
「ブラックダイヤモンドコーティング (DLC)」の名称をもった鈍く光る黒いダンパーシャフト。このシャフトには特殊な表面処理が施されている。

DLCは「Diamond-Like Carbon」と呼ばれる表面処理で、ダイヤモンドに似た特性を持つカーボン皮膜の総称。



非常に薄い皮膜でありながら、高い表面硬度をもつため傷が付きにくく、耐熱性、平滑性、低摩擦性などに優れた特性をもっている。こうしたことから摺動部品の多い機械に多く採用され、F1をはじめとする実車レーシングマシンのエンジン内パーツの多くにDLCが施されている。この特性はR/Cでも有効なのはまちがいでなく、特にダンパーシャフトにとって、これ以上はないといえるほど。

このようにメリットだらけに思えるDLCだが、反面、数あるコーティング処理のなかでもコストがかなり高い部類に入るといえる難点がある。実は、チームあざらしでもDLCを施したダンパーシャフトやシリンダーなどを商品化するべく試作を行ったことがあるが、機能的にはすばりしかったものの、販売時の価格を常識的なレベルに抑えることが見込めなかったために商品化を断念せざるを得なかった経験がある。今回テストしたブラックダイヤモンドコーティングシャフトもダンパーシャフト単体としては高額な部類に入るが、DLCが施された高機能部品と考えるとパーゲンプライスといえるかもしれない。ダンパーにこだわりのあるユーザーにはぜひ試していただきたい。



スリッパユニットの取り外しを容易にするため、矢印部分のボディマウント基部をカットした。

シヨンをのり越えた際にマシンが跳ねたり姿勢が乱れたりすることはありませんが、オプシヨンのシャフトを組んだダンパーならばさらに一段上の安定性を得られます。このような場面でもスリッパとした安定性が得られるのは新鮮で、感動的ともいえるレベルにありました。

ハイパワーに適したデュアルスリッパークラッチ

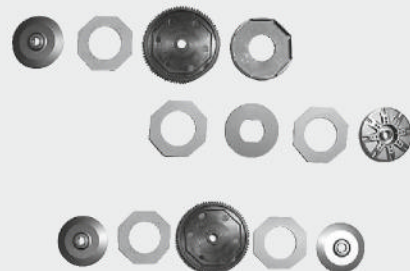
次にテストするのは「ベンチレーテッドデュアルスリッパークラッチ」です。電動バギーにおけるスリッパークラッチの重要性はいまさら説明するまでもありませんが、YZ・2が得意とするハイグリップ路面においてその重要性はさらに高まります。加速時のウイリー防止はもちろん、ジャンプの着地で路面のグリップとタイヤ回転数をシンクロロしてすばやく加速させるという効果も見逃せません。ドライバの好みにもよりますが、加速タイミングに違和感がなく、かつラップタイムが落ちないギリギリまで緩めて滑らせ気味にするのが効果的な使い方です。

余剰なパワーや路面からの外力を熱に変換して発散するため、スリッパユニットの発熱は大きくなりがちです。そこで登場するのが、実車の多板クラッチのようにクラッチパッドの数を増やしてトルク受容量を増やすマルチプレート式のスリッパークラッチです。マルチプレート式にも、海外サードパーティ製にみられる小径のクラッチパッドを使用してレスポンスを重視するタイプと、標準サイズのパッドで発熱に対応するタイプがありますが、YZ・2用オプシヨンは後者に分類されます。アジャストスプリング側のスリッパプレートには放熱性とクールな外觀を両立するヒートシンク状のカッティングが施され、見るからにスベシャルな雰囲気を感じさせています。実際の走行では、滑らせ気味のなかでも有効に使え調整幅が広く、「もうちょっと」の要求に確実に応えてくれます。5分間の全開走行でも途中で加速フィーリングが変わりません。発熱によるフェード現象で過剰なスリッパが発生するのを効果的に抑えているようです。

しかし、どのような使用条件でもこれを装着すればよいというわけでもなさそうです。標準のスリッパユニットに比べて重量があるため、スロットルオフ時によく転がるものの、操作に対するレスポンスは若干鈍く感じられます。レギュレーションにより使えるモーターに制限があるなど、限られたパワーを有効に使用しなければならぬレースや、路面グリップが低いコンディションでは標準スリッパのほうが適しているかもしれません。



標準スリッパとデュアルスリッパのパーツ重量比較。倍近い差が確認できる。回転速度が速いスパーギヤ部分で、この重量の違いによる影響はよくも悪くも走りに大きく現れる。状況により使い分けのが理想的か。



上はデュアルスリッパ、下が標準スリッパの構成部品。スリッパパッド、ディスクともに1枚増すことによって容量を大きくしているのがよくわかる。

飛ばせ!

ラジガール“なっちゃん”の マルチコプター

戦記

Vol. 12

なっちゃん

第2回ジャパン・ドローン・チャンピオンシップの上位者クラスに参戦し、3位という結果を残した20代前半のラジガール。



ドローンによる事件が話題になった2015年。ついに規制内容があらかになった。改正航空法が施工されたことにより、ホビードローンはどうなるのか?

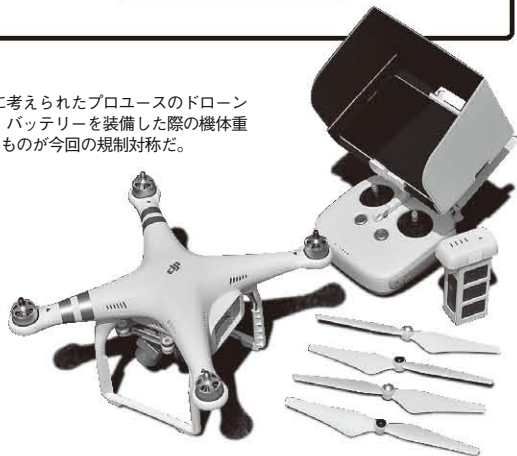
'15年12月10日に 改正航空法が施工

ドローン規制の焦点

機体重量(バッテリー含む)が
200g未満であるか。
それとも**200g以上**か?

空撮をメインに考えられたプロユースのドローンは注意が必要。バッテリーを装備した際の機体重量200g以上のものが今回の規制対象だ。

200g以上は
規制対象



規制外
は
200g未満

3万円以下のホビードローンや、家電店で購入できるトイドローンの多くは重量200g未満、よって今回の規制はなんら関係なくフライトできる。

規制のおもな内容

(飛ばしてはいけない場所)

- 1 空港周辺の空域
- 2 150m以上の高さの空域
- 3 人口集中地区の上空

(守らなくてはいけない条件)

- 1 日中(日出から日没まで)に飛行させる
- 2 目視(直接肉眼による)範囲内で、かつドローンとその周囲を常に監視する
- 3 人(第三者)または物件(第三者の建物、自動車など)との間に30m以上の距離を保ち飛行させる

(やってはいけないこと)

- 1 祭礼、縁日など人が多く集まる場所で飛行させること
- 2 爆発物など危険物を輸送すること
- 3 無人航空機から物を投下すること

詳しくは国土交通省のホームページをCHECK!

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html

RC WORLD

RC WORLD

女医“JOY” トーク 第26回

現役の女医さんである
リエチ先生がR/Cユーザーたちによくありがちな
体の悩みに答える「女医・JOYトーク」。
体の悩みを改善すれば、
R/Cライフがもっともっと楽しくなるはず!!

photo/A.Kuwayama 桑山 章



profile

蔵本理枝子先生

整形外科医。趣味はトリアスロン。スポーツライフを楽しむための医療ネタをさまざまなメディアで発信中。共著に「自転車女医のサイクリック」(樫出版社刊)などがある。R/Cは小学校の頃に一瞬ハマったことがある。

皆さんからの
体の悩み相談を募集中!

肩こり、腰の痛み、目の疲労まで……。R/Cを楽しむ障壁となっている体の悩みに悩む皆さんからの質問を募集しています。リエチ先生がわかりやすく、原因と改善策をアドバイスしますよ～! メールでも、ハガキでも、プレゼント応募の際のコメント欄に記載していただいてもけっこうです。どしどし質問をお寄せください。

〒158-0096

東京都世田谷区

玉川台 2-13-2 玉川台ビル

株式会社 樫出版社

RC ワールド編集部

「女医・JOY トーク」係

e-mail: k.kusuda@

ei-publishing.co.jp

今月のお悩みテーマ

足指の付け根の痛み



Q 最近、2番目と3番目の足の指の付け根を押すと痛みます。また、靴を履いて長時間R/Cカーを操作していると痛みがひどくなります。原因と対策を教えてください。(45歳男性)

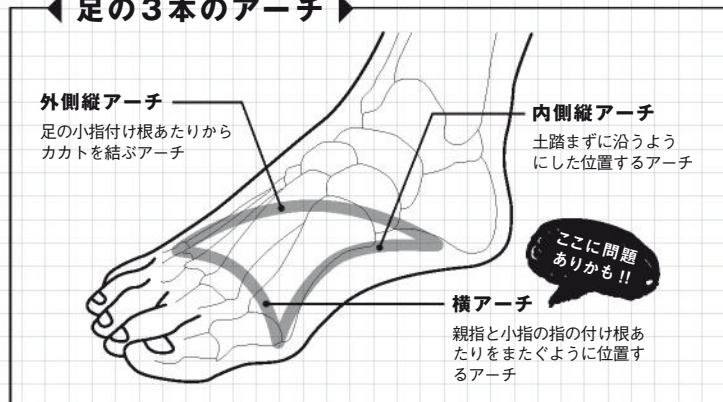
A 足の中足骨の骨頭部の痛みの可能性が高いです。足の横アーチの低下が原因と考えられます。カカトの低い靴やクッション性の高い靴を選び、足のアーチをサポートするようなインソールの使用がおすすめです。

足 足の指の付け根の裏側の痛みは、40～50代以降に多い症状です。押して痛いだけの場合もありますが、進行すると長時間歩いたり、立っていると痛くなります。足の甲を作っている中足骨の骨頭が傷んでいる可能性があります。こういった症状がある人の特徴に、足の横アーチが低下して足幅が広がる「開張足」というものがあります。足は土踏まずで有名な内側縦アーチのほかに、外側縦アーチ、横アーチがあり、クッションの役割をしています。加齢とともに足の骨をつなぐ靭帯が弾力を失ってくると、足の骨格を作っているアーチが崩れてきます。この横アー

チが低下すると、足の幅が広がって、くるため開張足になるのです。通常歩く時には、カカトで着地して親指で蹴り出すのですが、横アーチが低下すると、親指での蹴り出しがうまくいかず、2・3番目の足の付け根に負担がかかるようになります。足の裏を観察すると、痛む部分の皮膚が硬くなり、タコやウオノメになっていることも。これが痛い場合はリング状のバッドなどが有効です。近くの神経が圧迫されて足先がしびれる「モートン神経腫」がある場合もあります。開張足が進行すると親指がくの字に曲がる外反母趾などの原因になるため注意しましょう。

対策ですが、シューズ選びが重要です。靴底のクッション性が高いものを選び、ヒールが高いものは控えましょう。足の幅が広がるものではなくて変形を進行させるため、足幅がきちんとフィットするものを選びましょう。足の縦横アーチをサポートするタイプの中敷きを入れて、足幅が広がらないように靴ひもでしっかりと足の甲を締めるようにします。中足骨パッドといわれるクッションも有効ですが、場所によっては痛みを悪化させるため、中敷きに詳しい靴屋さんでの調整が必要ながあります。改善がない場合は、整形外科を受診して原因を調べましょう。

足の3本のアーチ



光貞秀俊の

Skill Up Information

THEME

クルマの走りを科学する①

光貞秀俊氏がお届けする『スキルアップインフォメーション』。
今回からは“宇宙の謎に迫る!”……というわけではないが、
地球は太陽の周りを回っているという話から始まる深い話をお届けする。
さて、コペルニクスの地動説とR/Cカー、どのような関係があるのだろうか。

text / H.Mitsusada 光貞秀俊

光貞…これまでのこのコラムでは、主にクルマ各部のパーツを個別にとりあげて理論的な考察をしたり、アライメントのような自動車技術を解説して、R/Cカーへの応用を紹介したりしたけど……。

エンジニア…各論・総論という言い方をすると各論の部分で、しかも、各々個々の部分を深く解説するという内容が多かったですね。

光貞…そこで、今回からは少し趣向を変えて、もっと大局的な見方というのかな? 『そもそも軽量化するとなぜクルマは速くなるの?』とか、『ダウンフォースを増やすと、どうしてコーナリングが速くなるの?』みたいな話をしていきたいんだ。

エンジニア…知っておくべき、当たり前の話、ですね。

光貞…当たり前なんだけど、実はよく理解されていないということが多くあると思うんだ。例に出した軽量化の

話とかダウンフォースの話は、このコラムの読者なら簡単に説明できるはずなんだ。でも、もっと深い部分だとうだろう? 当たり前すぎてよく考えていない、ということもあると思うんだ。

エンジニア…クルマの構造の基礎とか、物理法則とかですか?

光貞…そうだね。そういう、クルマを速く走らせようと思った時に必要になる、本当に基礎的な部分の知識だよ。自分自身でいうと、実車も含めて最初は運動するだけだった。次にクルマをセッティングするようになり、さらに独自のパーツも作るようになった。その過程でね、自動車分野に限らず、工業学的な知識もついてきたんだけど、そういう基礎知識はすごく大事だなあ……と実感しているんだ。

エンジニア…R/C趣味の場合、実車レースと違って、ひとりでオーナ

ーも監督もエンジニアもメカニックもドライバーも全部こなさなければならぬからね。

光貞…そこで、今回のメインテーマなんだけど『クルマの走りを科学する』という話をしたいな、と。

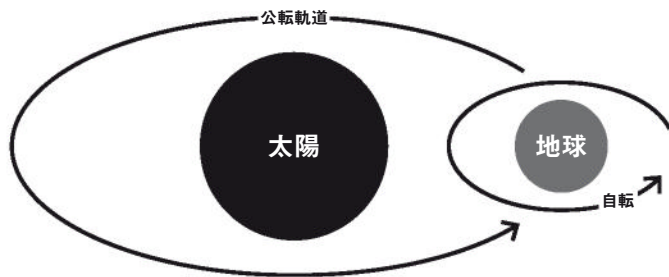
エンジニア…それは、また壮大なテーマですね。これを極めようとするって一生かかりそうです(笑)。

光貞…だから、そのなかで特にクルマを走らせたり、セッティングする時に重要になる部分をとりあげたいと思うんだ。具体的にいうと、『クルマの性能は走る・曲がる・止まるの三大要素』なんて言われているじゃない。このなかでね、『走る』と『止まる』はまあ、簡単な理解でもいいと思うんだ。タイヤが回るからクルマが進む。タイヤが止まるからクルマが止まる。とりあえずは、この理解でも十分なんだよね。問題は『曲がる』なんだ。これは、なかなか簡単に説明できない。「ハンドルを回してタイヤの向きを変えるからだよ」だけでは、やっぱり納得できないんだよね。

エンジニア…『走る』、『止まる』も工学的に言えば、タイヤはなぜグリップするのかとか、摩擦って? スリップアングルって? と続くのですが、まあ、直感的にイメージできますからね。でも『曲がる』というメカニズムを正確に説明できる人は、業界の人でもかなり少ないと思いますね。しかも、クルマの場合はタイヤが4つあって連携しながら曲がりますからね。

光貞…『タイヤはその向きのほうに





【図1】地球は太陽の周りを回転しながら公転しているのは周知のとおり。しかし、これがR/Cカーのコーナリングとどんな相関関係があるというのだろうか？

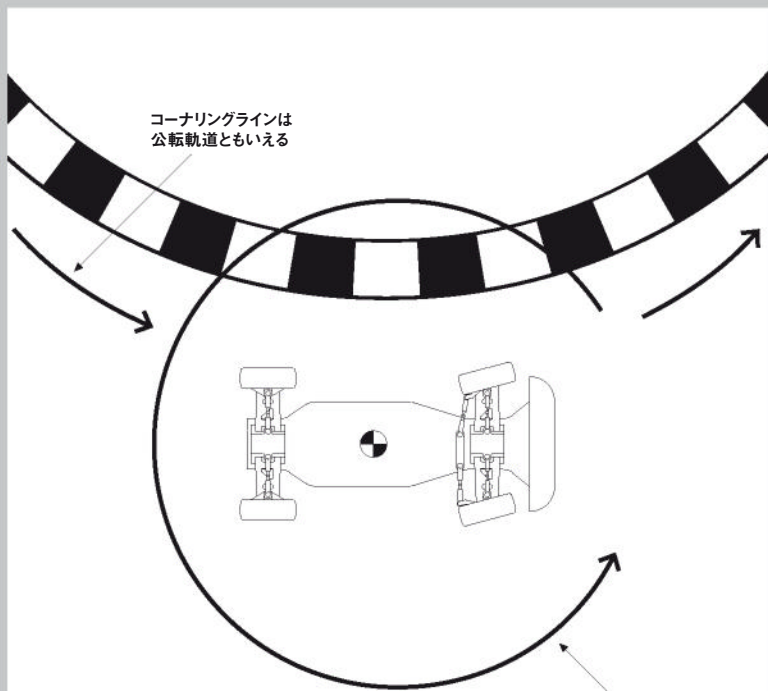
光貞…普通のクルマで考えてみようか。最初は直進していて、交差点を曲がり、再び直進する。これがひとつのモデルケースだよ。このなかで『コーナリング』しているのは交差点を曲がっている時だけで、その後は最初の進行方向と向う『方角』は違っけど、クルマの『向きを変えながら』進んではい

ないから、直進になるんだよね。
エンジニア…言葉にするのと難しくなるのですが、「当たり前じゃん」とは思わないでほしいところです。そこで、『コーナリング』を正確に理解するために図を見ながら解説していきますよ。
図1には太陽と地球が描いてあって、地球が太陽の周りを回る様子が描いてあります。コペルニクスの地動説ですね。私は、まだ自分の目でたしかめたことはありませんが（笑）。
光貞…まあ、みんな知識としては知っているよね。たぶん事実だ（笑）。
エンジニア…実はこれに『コーナリング』の秘密が隠されているんです。ひと目見てわかりますが、地球は太陽の周りを『コーナリング』していますよね。その時に、地球の運動は太陽の周りを回る『公転運動』と地球自身が回転する『自転運動』の両方を起こしています。
光貞…『運動』を分析する時には、ベクトルで分解したり、回転を分解すると理解しやすいよね。
エンジニア…さて、この『公転』と『自転』は、クルマのコーナリングにもそのまま当てはまります。これも図で見たほうがわかりやすいですね。図2にはクルマがコーナーを曲

がる様子が描いてありますが、クルマは『自転しながら』、『コーナリング』という『公転運動』をしています。このように、クルマの運動を公転と自転に分けて考えることが、今回のテーマに対する理解への早道です。
光貞…いまよりあげているクルマの自転運動は、専門的にはZ軸周りの回転運動だよ。もっとわかりやすいといえば、ヨーイングとも。図2はまさにコーナリング中なんだけど、『クルマの走りを科学する』ためには、ここに来るまでの道のりを解明する必要があるんだ。地球は太陽の

周りをずっと回り続けていて、直線から太陽の公転軌道というコーナーに入ってきたのではないからね。
エンジニア…直線運動からコーナリングへ、その変化の過程を考えることが『クルマはなぜ曲がるのか？』という謎を解きあかすことにつながりますね。
光貞…じゃあ、次回はいよいよ核心の部分だね。スリッパアングルがどうのこうの……という話も出てくるから、読者にとっては今回よりもさらに身近に感じることができちゃうね。皆さん、楽しみに！

転がろうとする』でもいいんだけど、それではハンドルとつながっている前輪しか曲がらないことになるんだよね。クルマが前後別々に走ったら困っちゃうよ（笑）。
エンジニア…では、『曲がる』という違う意味もありますから、『コーナリング』と言い換えて解説しますね。まず『コーナリング』（している）とはどういう状態なのか、これをしっかり理解しておきましょう。
光貞…クルマが直進している時は、クルマはまっすぐ進んでいるだけで、方向は変わらない。コーナリングしている時は、クルマは向きを変えながら進んでいる。
エンジニア…はい。そこで大事になってくるのが、『向きを変えながら』ということなんです。
光貞…普通のクルマで考えてみようか。最初は直進して



【図2】コーナリング中のクルマの運動も、地球が行っているような公転と自転に分解できる。これが“クルマの走りを科学する”とどのような関係にあるのかは、次回の連載で説明したい。

プロポセット ビギナーにお勧めしたい すべてがそろった



このセットが
買えるのは
タムタムだけ!

今回訪れたのは TamTam 相模原店

関東地区の環状道路として広く知られる国道16号沿いにショップをかまえるタムタム相模原店。売り場面積は日本最大級ともいえる550坪を誇り、ゆったりとお買い物を楽しめるのもグッド!



①JR横浜線の古淵駅から徒歩8分と利便性も高い。②③圧巻の品ぞろえ! 欲しいものが必ず見つかるはずだ。④タムタムの創設者である安藤久史氏が制作した戦艦模型も店内に展示。



キット、ボディ、OPパーツ&スベアパーツなどを整然と陳列し、“欲しいものが見つけやすいように”という配慮がなされたR/Cコーナー。

アクセスMAP



TamTam相模原店

神奈川県相模原市
南区西大沼1-5-5
042-752-2727
営業/AM10:00~PM9:00

今月のタムスポは、いま全国のタムタムで好調なセールスを記録している「あるアイテム」を紹介したい。それはフタバ製の送信機「T2P SK」と2.4GHz受信機「R202GF」に、電動R/Cカーの走行で必要となるESC、サーボ、走行用バッテリー、急速充電器、送信機用単三乾電池を付属したプロポセット(価格1万3000円+税)だ。

発売以来、
好評です!!



「コストパフォーマンスが抜群にイデ」とは松浦さん。キット以外に何を買えばいいのか、という悩みも解消してくれるのは、ビギナーにはうれしいかぎり。

SKのプロポセットです。1万3000円という低価格に加えて、急速充電器や容量の大きい防水ESCが付属していて、その後のステップアップにもうってつけなんです。そう語るのには、タムタム相模原店でR/Cカーを担当する松浦さん。では、次ページでさっそくその内容を見ていくことにしよう!

Tam Tam ショップLIST!



TamTam山梨市店

山梨県山梨市
市泊小柳町4-5
イオンタウン山梨市泊内
059-348-6808
営業/
平日AM11:00~21:00
土日/10:00~21:00



タムタム岐阜店

岐阜県羽島郡
岐南町三宅8-7-1
058-240-1212
営:平日/
AM11:00~PM10:00
土日祝/
AM10:00~PM10:00



TamTam秋葉原店

東京都千代田区外神田
6-14-2さかい末広ビル4F.5F
03-5816-5668
営:平日/AM11:00~PM9:00
土日祝/AM10:00~PM9:00



TamTam千葉店

千葉県千葉市稲毛区
長沼町330番地50
ワンズモール3F
043-215-2215
営:AM10:00~PM9:00



TamTam大宮店

埼玉県さいたま市
見沼区春野2-8
Patria東大宮3F
048-688-9666
営:AM10:00~PM9:30



TamTam仙台店

宮城県仙台市泉区松森字
後田45-1八乙女SC内
022-771-9322
営:平日/AM11:00~PM9:00
土日祝/AM10:00~PM9:00



軽量・コンパクトで お子様にもピッタリ!

長時間にわたって送信機を持って操縦していると疲れてしまうこともあるが、写真でも一目瞭然、超薄型で軽量を実現したT2PSKなら長時間の操縦でも疲れ知らず!?

「軽くて持ちやすい。今風のデザインもT2PSKの魅力。そうなる、小さいお子様に自信をもって勧められるんです」と語る松浦さん。そんな送信機単体の魅力もさることながら、T2PSKセットでは付属品の充実ぶりも特筆すべきポイントだ。「タミヤのXBシリーズをはじめとする組み立て完成済みのマシンには充電器が付属しますが、これにて急速充電器ではないんです。だから、バッテリーの充電に4〜5時間ほどかかります。でも、T2PSKセットに付属するのは急速充電器ですから、付属のバッテリーであれば1時間ほどで充電は終わります。また、付属のESCも防水タイプです。それから……T2PSK送信機はタムタムでしか買えませんから、これからR/Cを始める人はこのプロボセットも購入時の選択肢に入れていただきたいですね」



①電源には単三アルカリ乾電池4本を使用する。②「斜めに置ける筐体のデザインもお客さんから好評です」とは松浦さん。③送信機にはトリムのほか、ステアリングの切れ角を調整するデュアルレートのポリュームとノーマル/リバースを切り替えるスイッチという、必要最低限の機能が装備されている。

取り扱い説明書には“用語集”も掲載!

ビギナーにとっては“送信機ってナニ?”という状態のはず。でも、T2PSKには非常にわかりやすい説明書も同梱されるので、ご安心あれ!



イラストを多用したり、用語集があったりと何かと親切なT2PSKの説明書。常に携帯するのがいいだろう。

買い足すモノがないほど充実した付属品も高ポイント!

こちらは、プロボセットの付属品。組み立てキット購入時に同時購入が必要な電動R/Cカー用アイテムのすべてがそろっている。特にうれしいのが、1500mAhの付属ニッケドバッテリーであれば約1時間で満充電できる急速充電器と、ステップアップした際にもそのまま使用可能なハイスベックなESC。他にもフタバ製サーボや単三アルカリ乾電池も付属、まさに至れり尽くせり!?



何から何までお得な 『タムカカード』にも注目!

全国のタムタムと通販サイトで使用できるTamcaカードは入会に108円必要だが、会員限定セールが利用できたり、貯まったポイントでプレゼントに応募できたり、メルマガ登録でお得な情報をゲットできたりと特典いっぱい。加入して損ナシのカードだ!



組み立てキット+T2PSKセット(上)を買うか? それとも、送信機&充電器付属の組み立て完成済みのマシン(下)を買うか? 下のタミヤ製ワイルドウィリー2では4000円ほど完成済みのマシンのほうが安い、急速充電器や防水ESCが付属するT2PSKセットも捨てがたい……。アナタならどっち?



価格・レベルに応じた 他のセットも用意!

T2PSKセットのほか、タムタムでは同じくフタバ製送信機の3PRKAエントリーセット(1万5000円+税)から、ミドルクラス送信機の3PLデラックスセット(2万3000円+税)の全4種類を販売。

WEB通販サイト

<http://www.hs-tamtam.co.jp/>



TamTam筑紫野店

福岡県筑紫野市
美しが丘南1-12-1
筑紫野ベレッサ2階
092-919-0120
営:AM10:00~PM8:00



TamTam サンシャインワフ神戸店

兵庫県神戸市東灘区青木1-2-34
サンシャインワフ神戸1F
078-414-4305
営:平日/
AM11:00~PM9:00
土日祝/
AM10:00~PM9:00



TamTam 豊橋店

愛知県豊橋市
下地町境田100
オートバックス
とよはし店2階
0532-57-5300
営:平日/
AM11:00~PM9:00
土日祝/
AM10:00~PM9:00



TamTam 名古屋店

愛知県北名古屋市
中之郷神明7
0568-27-2777
営:平日/
AM11:00~
PM10:00
土日祝/
AM10:00~
PM10:00

RACE
REPORT

MEE T THE RC WORLD

寒い冬でも各地でさまざまなR/Cイベントが開催されていますが、その中からレース以外のものをピックアップ!
クリスマスセールの様々と、後は毎年恒例となっている白熱のGPカーレースの結果を紹介します。



3割、4割引きは当たり前……どころの話ではなく、半額以下の商品が多数用意されていた。いずれも一線級の商品だけに、どれにしようか迷ってしまう。年末のこの時期だけに、お客さんも“爆買い”の様相。



サンワの新サーボやJRの便利なヘックスドライバーといった、ここでもまだ実物を見られない超新製品の展示、解説も行われた。

全10社がブースを出展



目玉となる商品は早々にソールドアウトとなってしまったものの、各ブースにはレアなアイテムなども多数展示されており、セールだけではなく楽しさを来場者に与えていた。

Event data 01

クリスマス謝恩会

on	2015.12.19	tel	048-998-5439
at	埼玉・ヒット内特設会場		
by	ヒット		

大特価商品から新製品まで 満足度高の謝恩セール

12月19日、青空の下、ヒット主催の「クリスマス謝恩特売会」が協力メーカー10社を集め、埼玉県八潮市のヒット内特設会場で行われた。特売会と銘打たれたイベントだけに、各社ともここでしか目にできない特売品を多数用意。特売品だけではなく、新製品の展示や豪華景品が当たるサイコロゲーム大会なども催され、多くのファンを楽しませた。



ヒット内に設けられた特設会場には、朝イチから特売品目当てのユーザーが詰めかけた。



本レースのため、関西方面を中心にしたGPカーユーザーがセントラルレーシングパークわかやまに一堂に会す。



11月下旬ということもあり肌寒さを感じたが、快晴にも恵まれ定刻どおりにイベントはスタート。ゲートオープン前から会場に詰めかけていた熱心な参加者は、さっそくピットを陣取り、セッティングを開始した。



ドライバーズミーティングの前に行われた集合写真の撮影のためマシンを整列。しっかりとグラフィックを入れて仕上げたマシンも多く、このレースにかける参加者の意気込みが感じられた。



マシンのセッティングだけでなく、助手との連携もGPカーレースを制する鍵となる。各自真剣にレースに挑む！

Result



1/10 GOMUクラス
1st: 乾 正
2nd: 梅本辰彦
3rd: 田村年秀



1/10 SPONJINGUクラス
1st: 松田拓海
2nd: 新屋昌希
3rd: 西本光宏



1/8 GTクラス
1st: 乾 博一
2nd: 津曲亮一
3rd: 坂野雅章



1/8 レーシングクラス
1st: 城戸和生
2nd: 藤田陽介
3rd: 橘 俊暢



各カテゴリーの決勝レース前の集合写真。各クラスとも手練がそろい、展開の読めない白熱のレースが繰り広げられた。今回は1/8レーシングの参加者が少なかつた点が残念なところ。今年の巻き返しに期待したい。

Race data 01

CHAMP GP CUP in C.R.P

on	2015.11.29	tel	06-6702-8870
at	和歌山県・セントラルレーシングパークわかやま		
by	RCアドバイザー CHAMP		

毎年恒例のGPカーの祭典 やはり注目は1/8GTクラス！

'15年11月29日に、和歌山県にあるGPサーキット『セントラルレーシングパークわかやま (C.R.P わかやま)』にて、RCアドバイザーチャンプ主催のレース『GP CHAMP CUP in C.R.P秋の陣』が開催された。

カテゴリーは1/10TGゴムクラス、1/10スポンジクラス、1/8レーシングクラス、1/8GTクラスの4つ。スポンジクラスが一番のエントリー数となったが、見逃せないのが1/8GTカテゴリーの台頭。安定した人気を誇る1/10TGゴムクラスより人気を集めていたのが印象的であった。

気になる結果だが、まずTGゴムクラスは3位に田村選手。2位に梅本選手。そして1位は予選2位だった乾 (正) 選手。1/10スポンジクラスは1〜3位はすべて予選と同じく、3位に西本選手、2位に新屋選手、優勝者は松田拓海選手という結果になった。注目の1/8GTクラスは3位に坂野選手、2位に津曲選手、勝利を手にしたのは予選10位から大幅ジャンプアップした乾 (博) 選手となった。

大トリをつとめた1/8レーシングクラスは3位に橘選手、2位に藤田選手、1位に城戸選手というリザルトに。

最後の抽選会&じゃんけん大会にはチャンプの谷社長が登場し、豪華な景品の数々をふるまっていた。毎年恒例となっている CHAMP CUP、今年度の開催も楽しみにしたいところ。

トップカテゴリーである1/8レーシングから1/10ゴム&スポンジそして1/8GTという現在主流のGPカーカテゴリーによって競われる。なかでも注目はやはり人気急上昇中の1/8GTだ。



まずはカテゴリーごとの練習走行。グリップも回復し始める。

CRP わかやまは森林に囲まれており、操縦台の見晴らしも○。



レースの最後はお楽しみの抽選会とじゃんけん大会。チャンプの谷社長が登場し、本レースのために用意した豪華景品を手渡していた。

2016 February

RCW RANKING!

各メーカーの売れ筋商品のランキングを掲載。
やはり売れるものには、それなりの理由があった!

問い合わせ / RC-ART phone 072-628-2991
text / H.Okutsu 奥津秀昭

さまざまなドリフト用アイテムをリリースしているRC・ART。その最新作であり、人気アイテムとなっているのが、今回紹介する実車ブランド公認のアイテム群だ。

ここ数年のRC・ARTは、R/Cだけにどまらず、D1GPやフォーミュラDジャパンにブランドとして参戦するなど、実車との結びつきも強く、その参戦車両のスポンサーやサポートブランドのアイテムを、可能な限り実車に忠実なラジドリ用パーツとしてリリースしているのである。

これまではR/C界でのメーカーを超えたジョイントによるオリジナルデザインアイテムを手がけていたが、実車ブランドとタグを組んだことで、今まで以上にスタイリッシュなアイテムがリリースされていくことだろう。今後の展開にも期待したい。

MAKER

RC-ART

ITEM

BODY ACCESSORY

1

FIRST PRIZE

URAS公認!!
フロント周りをレーシーにする!!
**URAS
アンダーフラップ&
アンダーカナードSET**

価格1280円+税

フロントスポイラーのさらに下に装備するフラップとカナードのセットは、URASの公認アイテム。舵の効きが上がる効果が期待できる。



Maker's
Comment



R/Cカー用にモディファイはしているものの、実車用のイメージを忠実に再現したアイテム。URASでの確認もしているため、〇〇風ではなく、真正正銘の公認アイテムです。



左/アンダーフラップの上にカナードを装備すれば、最新のドリフトマシンのスタイルを再現できる。右/ちなみに、このマシンは実車参戦車両を再現したものだ。

Maker's
Comment



アンダーフラップ&カナードセット同様にURAS公認のアイテム。リアエンドに付けるボーテックジェネレーターはルックスアップにお勧め。サイドカナードも雰囲気を高めます。

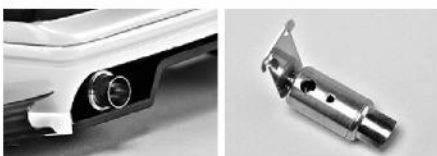


左/URAS公認パーツとして上位2点のほか「エロポンTYPE-1」も用意。価格1380円+税。右/リアオーバーハングに装備する。サイドカナードもとても汎用性も抜群。

Maker's
Comment



実際に図面を基に制作しているので、言わばホンモノです。こちらも公認アイテム。フル再現モデルは重量がありますが、装着時のたたずまいを重視したリアル思考向き商品です。



左/カナードの隙間から見える重厚感あるマフラーは超リアル。右/フル再現モデルは、バックファイヤー再現用のLED装着穴と、取り付け方法を変更できる穴が用意されている。

SECOND PRIZE

サイド&リア周りに個性を出す
ルックスアップのアイテム
**URASボーテック
ジェネレーター&サイド
ディフューザーSET**

価格1380円+税

近年のドリフトマシンで、定番アイテムのリアエンドに取り付けるボーテックジェネレーターをR/C用として再現したパーツのセット。



2

THIRD PRIZE

フルステンレスのマフラーで
リア周りのディティールアップ
**tanabe Medalion
G-FORDAN BLUE**

価格1780円(太鼓フル再現モデル)
1280円(軽量モデル)+税

実車用の図面をもとに、R/C用にサイズダウンしたのがこのマフラー。ステンレス削り出しで、焼き入れありとなしの2種類を用意。



3

全国R/Cサーキットガイド

※ここで掲載されている情報が変更になる可能性もあるので、お出かけの際には事前にご確認を!!

アイコンの見方

OUT 屋外 **IN** 屋内 **EP** EP **GP** GP **ON** オンロードコース **OFF** オフロードコース **MIN** ミニッツコース **D** ドリフトコース
AC AC100V充電用電源あり **PT** ピットテーブル **SS** ショップ併設 **NT** ナイター設備あり **WC** トイレあり **P** 駐車場あり

けまひなサーキット
TEL 090-4876-5461
OUT IN EP GP OFF AC PT WC P

⑤北海道札幌市手稲区手稲山口438 ⑥http://www.inari.co.jp
⑦エンジンカーエンジン調整指導4200円/1h ⑧10:00～17:00 ⑨月曜日（祝祭日の場合は火曜日）
使用希望者は事前の予約が必要。

札幌マスターズコートインドアサーキット
TEL 011-771-3862
IN EP OFF AC PT WC P

⑤北海道札幌市北区篠路町上篠路281-1 ⑥http://www.ezo-rc.com ⑦15分150円～、各種バック料金あり。最大6時間バック2150円、その他1日料金あり
⑧火～金15:00～24:00、土11:00～23:00、日祝11:00～19:00 ⑨月曜日（祝日の場合営業）
カーペット路面。フェンスは木材と低めの緑土仕上げ。

SINTANIラジコンサーキット場
TEL 011-389-3702
IN EP ON OFF AC PT WC P

⑤北海道江別市元野幌1115番地 ⑥http://www.shintani-1.co.jp/shop/
⑦春～秋1200円～3200円、冬1300円～3600円 ⑧金17:00～22:00、日祝10:00～22:00 ⑨金、土、日曜日のみ営業
1Fはオフロード、2Fはカーペットのオンロードコース。2Fはグリップ剤使用不可。

HRCS (Hakodate RC Stadium)
TEL 0138-83-8660
IN EP ON MIN D AC PT WC P

⑤北海道函館市石川町215-13 ⑥http://ameblo.jp/hrcs527/
⑦1/10EP 持込1000円/～2時間、1500円/～5時間、2000円/5時間以上
レンタル 1000円/～30分、30分以降/1500円
ミニッツ 持込500円/～2時間、1000円/2時間以降
レンタル 500円/～30分、1000円/30分以降
FPV 500円/10分
⑧平日16:00～22:00 土日祝12:00～22:00 ⑨毎週火曜日
日本で唯一のR/CカーでFPVを楽しめるサーキット。コースはカーペット。詳細はブログにて。

B・C・Fオフロードサーキット
TEL —
OUT GP OFF AC PT WC P

⑤北海道石狩市厚田区望来484-28 ⑥http://bcf.dti.blog.com/
⑦ビクター 2000円/1日、1万5000円/1年。中学生以下、女性無料 ⑧日の出～日没 ⑨なし(11月～4月は積雪のため休業)
1周400mの道内最大クラスの広さを誇る。土日は100V・コンプレッサー使用可。

ホビーハウスFミニッツサーキット
TEL 0123-88-3017
IN MIN AC PT WC P

⑤北海道夕張郡長沼町銀座南1-6-6 ⑥—
⑦300円/1h・1000円/1日 ⑧平日12:00～22:00、土10:00～23:00、日祝10:00～19:00 ⑨木曜日、第2・3月曜日
ミニッツ専用サーキット。ウレタンコース、ドリフトコース、バギーコース、初心者用コースが設置されている。

Rajikiti
TEL 090-8425-0403
OUT IN EP GP ON OFF D MIN AC PT WC P

⑤北海道北広島市虹ヶ丘8丁目2-1 ⑥http://rajikiti.web.fc2.com/index.html
⑦併設ショップにてタミヤのWR-02を購入した人は、平日1000円、土日祝1500円で走り放題。学生、女性はいつでも500円で走り放題
⑧14:00～24:00、土10:00～24:00、日祝10:00～20:00 ⑨月曜日（祝日の場合は営業）
タミヤWR-02の専門店が運営するサーキット。WR-02の専用セクションコースあり。冬季はウィリーサッカーを開催している。

イルカサーキット
TEL 0138-77-1223
OUT IN EP GP ON D AC PT NT WC P

⑤北海道北斗市中山109-3 ⑥http://www17.plala.or.jp/irukacircuit/
⑦平日1000円/1日、土日祝1000円/2h・1500円/1日
⑧平日13:00～23:00、土10:00～23:00、日祝10:00～21:00 ⑨月、第2、第3水曜日
屋内、屋外、屋外ドリフトコースの3面。冬季も走行可。

イルカサーキット
TEL 0138-77-1223
OUT IN EP GP ON D AC PT NT WC P

⑤北海道北斗市中山109-3 ⑥http://www17.plala.or.jp/irukacircuit/
⑦平日1000円/1日、土日祝1000円/2h・1500円/1日
⑧平日13:00～23:00、土10:00～23:00、日祝10:00～21:00 ⑨月、第2、第3水曜日
屋内、屋外、屋外ドリフトコースの3面。冬季も走行可。

HSSラジコンサーキット
TEL 090-3905-3366
IN D AC NT P

⑤北海道札幌市豊平区西岡497-8 ⑥http://hss-racing.com/
⑦冬季料金（12月～3月）：大人500～2500円、高校生・女性300～1500円、中学生未満200～1000円 貸切料金4000円～/1時間 ⑧HPより確認 ⑨HPより確認

1階は本コース（カーペット）には立体交差がある。2階は8の字コース（カーペット）。レンタカーも用意しており、初めての方でも大歓迎！

HDCサーキット&ショップ
TEL 011-763-2767
OUT IN EP ON OFF D AC PT NT WC P

⑤北海道札幌市北区新琴似町576番地2 ⑥http://hdc-rc.com/
⑦HP参照
⑧火19:00～、水20:00～、金18:00～、土17:00～（オフロードは夏期のみ9:30～日没）
⑨月、水、日曜日

OHMツインサーキット
TEL 011-879-5381
IN EP ON D AC PT NT WC P

⑤北海道札幌市白石区川下2068-1 ⑥http://www.ohm-mokei.net
⑦平日800円～2200円、土日1000円～3200円
⑧平日15:00～23:00、土12:00～22:00、日祝10:00～20:00 ⑨月、水、木曜日
1階はアスファルトとクローリング、2階はドリフトコース。

オームミニッツサーキット
TEL 011-821-1367
IN ON MIN AC PT WC P

⑤北海道札幌市豊平区平岸3条14丁目1-22 ⑥http://www.ohm-mokei.net
⑦200円/1h
⑧平日11:00～21:00、土10:00～21:00、日祝10:00～20:00 ⑨木曜日
1周20mのミニッツコース。ラップカウンターあり。

オーム輪厚オン・オフロードサーキット
TEL 011-821-1367
OUT EP GP ON OFF AC PT WC P

⑤北海道北広島市輪厚 ⑥http://www.ohm-mokei.net
⑦ビクター 3000円～/1日、年会員入会金5000円、年会費1万円～2万3000円
⑧日の出～日没 ⑨なし

オフロードコースは1周200mで、4連ジャンプあり。オンロードコースも同じく1周200m。こちらでは定期レースを開催中。

北海道 HOKKAIDO
旭川RCサーキット (ARC)
TEL 0166-85-6078
IN EP D AC PT NT WC P

⑤北海道旭川市豊岡11条1丁目1-5BPSイズミ第二倉庫2F ⑥http://www.arc.jp
⑦一般500円/1h～1500円、学生300円/1h～1000円、小学生以下無料。月会員7000円/月
⑧火木19:00～22:30、土11:00～23:00、日祝11:00～21:00 ⑨月、水、金曜日

旭川初のドリフト専用室内サーキット。スタッフは実車のプロドライバー＆プロメカニックなので、ビギナーでも安心。メルマガポイント制やポイントに応じた走行券進呈などの特典あり。

RC-Café HRCサーキット
TEL 0154-64-5965
IN EP ON D MIN AC PT NT WC P

⑤北海道釧路市新富士町3-4-7 メンテナンスホーム3F ⑥http://rc-hrc.com/
⑦500円～800円/2h、500円～1500円/6h、1日フリー1000円～2500円
⑧12:00～22:00 ⑨月曜日

北海道最大級の全天候型室内R/Cコース。ショップでは各種パーツ、HRCオリジナルパーツ、オリジナル2WDシャシーの販売もしている。

IRTCインドアRCてづかサーキット
TEL 0166-33-9126
IN EP ON D MIN AC PT NT WC P

⑤北海道旭川市豊岡11条2丁目1-7 ⑥http://teduka.co.jp/
⑦平日300円（50P）/1h、土日祝日500円（80P）/1h、年会員2800円、月会員7000円
⑧平日11:00～20:30、土日祝10:00～20:00 ⑨火曜日

ミニッツ用と1/10用のサーキットの2面を完備。2面ともカーペットコースで、毎月イベントも開催中。無料でポイントカードが作成可能で、買い物100円につき1Pがつき、走行料金として使うこともできる。

RCショップ サーキットDo
TEL 0126-26-6044
IN EP ON D AC PT NT WC P

⑤北海道岩見沢市巾着町113 ⑥http://rc-do.at.webry.info/
⑦500円/平日1h、2000円/1日（小人1000円）、土日2500円/1日（小人1000円） ⑧火・木17:00～23:00、土11:00～23:00、日10:00～18:00 ⑨月・水・金曜日

道内最大級の室内サーキット。アスファルト、カーペットコース、ミニッツ（ウレタンコース）月に1度タミヤチェ、ミニッツ地元カップ等イベント開催。

イチヤスピードウェイ
TEL 011-742-5600
IN MIN AC PT WC P

⑤北海道札幌市東区北41条東4丁目2-10岡島ビル2階 ⑥http://www.ichiyaspeed.com/
⑦300円/1h～1000円/3時間以上
⑧金土18:00～22:00、日13:00～18:00 ⑨月～木曜日、祝日
縦6m×横11mの京商ミニッツ用ウレタン50サイズ使用のコース。1か月～2か月単位でコースレイアウトの変更がある。

イリジョン
TEL 0155-22-1560
IN EP ON D AC PT NT WC P

⑤北海道中川郡幕別町札内共栄町11 ⑥—
⑦平日600円/2h、土日600円/1.5h
⑧平日12:00～20:00、土10:00～20:00、日10:00～19:00 ⑨なし

ZEN RCサーキット
TEL ー

茨千葉県野田市山崎2777-1
<http://www.rc-zen.com/zencircuit.html>
会平日2000円/1日、1500円/12:00～17:00、1500円/15:00～20:00、1000円/17:00～20:00、500円/1h（2時間まで。以降各料金に移行）土日祝2500円/1日、2000円/10:00～17:00、2000円/13:00～20:00、1000円/17:00～20:00、500円/1h（3時間まで。以降各料金に移行）高校生以下、女性/一律500円
火・木・土・日・祝日 平日12:00～20:00、土日祝10:00～20:00 **水**・水・金曜日

F1パーツメーカーのZENが運営するR/Cサーキット。F1のみならずツーリングカー Mシャシーなど電動オンロードカテゴリなら何でも走行可能。ドリフトの走行は禁止。

九十九里サーキット
TEL 0475-76-7234

茨千葉県九十九里町葉生2359

会500円/半日、800円/1日
水9:00～17:00 **火**不定休

クロス サーキット (X-CIRCUIT)
TEL 090-1732-8460

茨千葉県四街道市（サーキット場の正確な地図はメンバー登録時に連絡）
<http://x-circuit.dynu.com/rc>
会土日祝 夏季9:00～18:00、冬期9:00～17:00
水平日12:00～21:00、土日祝10:00～21:00 **火**平日

アットホームな環境づくりがコンセプト。事前に会員登録をサイト上で行う必要あり。サーキット利用日も事前登録が必要。

ケイチューンレーシングスピードウェイ
TEL 0436-36-3600

茨千葉県市原市土宇1100-51
<http://www.keitune.co.jp/>
会会員 平日1200円/3h～2300円/終日・土日祝1500円/3h～2700円/終日、ビジター 平日1700円/3h～2800円/終日・土日祝2000円/3h～3200円/終日、女性・小中学生（入会時に学生証の提示が必要）は会員料金の半額。会員年間1000円
水9:00～17:00 **火**水、木曜日または木、金曜日

全長316m。両サイドにバンクを備えた高速サーキット。2013年10月には1/8レーシング世界選手権が開催された国際的なコース。バンクストレートには最高速度計測装置を備え、AMBトランスponderによる1ラップのタイム計測はもちろん、区間タイムの計測も可能など、充実した設備も魅力のサーキット。

GBサーキット
TEL 0479-62-0966

茨千葉県旭市足川1792-5
<http://www.geocities.jp/ryudow2002/index.html>
会1500円/1h～2000円/1日（女性・キッズ割引あり）
水9:00～19:00（金曜日～22:00） **火**なし

EP専用サーキット。オンロードコースとオフロードコースの2面で、ピットは屋内と屋外がある。オフロードコースは本格バギーからラリーカー、SC、旧車などの走行も可能。

TamTam 千葉店ドリフトサーキット
TEL 043-215-2215

茨千葉県千葉市稲毛区長沼町330番地50? ワンズモール3F
<http://www.hs-tamtam.jp/>
会一般平日300円/1h、1200円/5h、2000円/ノータ임、会員平日200円/1h、800円/5h、1300円/ノータ임、土日祝一般600円/1h、2000円/5h、2500円/ノータ임、会員土日祝300円/1h、1200円/5h、1800円/ノータ임
水10:30～20:30

ドリームパーク木更津
TEL 0438-42-1822

茨千葉県木更津市上島田93-1
<http://www.dp-kisarazu.jp/>
会500円/1h～2000円/1日（8h）。ラジコンレンタル（1バッテリー）1000円 **水**9:00～18:00 **火**なし

電動R/Cバギーのみ走行可能。JAF会員は10%の割引引きとなるシステムもあり。約500mの実車バギーコースなども設置されており、R/Cカー走行以外の楽しさみいっぱいのアミューズメントスポットだ。

ビクトリースピードウェイ
TEL 029-259-6171

茨茨城県戸市杉崎町1169 **火**ー
会会員 平日600円/1日・休日700円/1日・バギー 800円/1日、一般 平日1000円/1日・休日1200円/1日・バギー 1300円/1日
水平日12:00～21:00、土日祝10:00～21:00 **火**木曜日

オンロードはEPのみ走行可能。1/8GPバギーまで走行可能で、ストレート45mのバギーコースはナイター営業はなし。

ホビーフィールド KUH RCカーサーキット
TEL 0296-76-2666

茨茨城県桜川市亀岡263 **火**ー
会大人500～2000円、中高生500円～1000円、小学生・女性500円～800円（屋内料金別途）**水**月火10:00～19:00、土日祝8:00～19:00 **火**水、木、金曜日

ミニッツ用オンロードとミニッツ用オフロードサーキット完備。

谷部田アリーナ
TEL 029-836-0914

茨茨城県つくば市緑が丘4385-2 **火**<http://www.yatabearena.com/> **会**平日525円～3675円・土日祝525円～4200円、会員登録料5250円 **水**平日11:00～20:00、土日祝9:00～19:00 **火**なし

ドリフトコース2面、オンロードカーベットコース1面、オフロードコース1面完備。カフェも併設。

Y・R オフロードパーク
TEL 0297-62-4343

茨茨城県 龍ヶ崎 市貝原塚町3558-3 **火**<http://www8.plala.or.jp/yr-offroadpark/> **会**会員制。入会金1000円、平日1000円、土日祝2000円 **水**9:00～日没 **火**雨天、不定休

メインのオフロードコースに加えてラリーコースもあり。ピットは屋根付きなので快適な作業ができる。

千葉県 CHIBA
RCショップ トップフォースBIGHOP店
TEL 0476-37-6840

茨千葉県印西市原1-2 BIGHOP2F
<http://www.rc-topforce.com/> **会**500円/2h～1200円/5h、フリータイム2000円。女性半額 **水**月～金11:00～22:00、土日祝10:00～22:00（水曜日のみ24:00閉店） **火**なし（年末年始除く）

ミニッツ専用コースとドリフト専用コースを設置。サーキットライブも配信中。スタンプ20個で走行無料となるサービスもあり。

RCスタジオム袖ヶ浦
TEL 0438-75-8880

茨千葉県袖ヶ浦市百目木字宮沢1057 **火**http://members3.jcom.home.ne.jp/a.o.k.k/rcstadiumsode_gaura.htm **会**平日100円/1日～1500円、休日100円～2000円 **水**8:00～20:00 **火**なし

RC HIROBA
TEL 0475-47-2169

茨千葉県長生郡長柄町山さの郷67-1 ロングウッドステーション
<http://rajkonnhiroba.blog49.fc2.com/>
会月～金200円/1h・1500円/1日、土日祝300円/1h、2000円/1日（女性・20歳未満半額）**水**月～土12:00～23:00、日祝10:00～21:00 **火**木曜日（祝日の場合は営業）

ドリフトコース3面、ツーリングコース1面、ミニッツコースを完備。ショップの在庫も多数。

AREA33 (エリア33)
TEL 0476-95-6062

茨千葉県印旛郡栄町布鐘直浜149-1 **火**<http://x101.peps.jp/area33/> **会**平日300円/1h・800円/3h・1000円/4h、土日祝500円/1h・1500円/4h・2000円/6h
水水金18:00～22:00、土13:00～21:00、日10:00～21:00
火月、火、木曜日

トミーサーキット高崎
TEL 027-363-7272

茨群馬県高崎市緑町1-28-4
<http://www.hobbytomy.com/>
会会員スタンプ3個+100円/1h、スタンプ6個+100円/4h、スタンプ10個+300円/1日。ビジター 600円/1h、1200円/4h、2200円/1日
水10:30～20:00
火火曜日

キットやパーツ、模型などのホビー用品も豊富にラインナップ。ビッグなミニ四駆コースも2面あり、お子様連れでも楽しめる。コンビニも近くにあり。

ブライド・リッジサーキット
TEL 027-251-9107

茨群馬県前橋市清野町146-4 **火**無料 **水**月～金10:00～19:00、土日8:00～19:00 **火**月曜日
コンプレッサー有。

ホビーザトミー 下大島サーキット
TEL 027-266-9840

茨群馬県前橋市下大島町372-1
<http://www.hobbytomy.com>
会メインコース 平日1000円～2000円、土日祝2000円～3300円 **水**10:30～20:00 **火**火曜日

1/5まで走行可能な高速サーキット。

ワールドジャムレーシング
TEL 0274-67-1922

茨群馬県富岡市神農原148-3 **火**<http://blog.worldjam.jp/>
会450円/1h、2500円/ハーフ、3000円/1日
水10:00～21:00 **火**木曜日

全天候型サーキットで、いつもハイクリッパな走行を楽しめる。

茨城県 IBARAKI
愛好堂古河サーキット
TEL 0280-30-5116

茨茨城県古河市上辺見1211 **火**<http://ameblo.jp/aikoudou-koga-rc/> **会**一般500円/1h～3000円/1日（延長80円/10分）、会員300円/1h～2000円/1日（延長50円/10分）、入会金2000円 **水**平日12:00～24:00、土日祝10:00～24:00**火**なし

EPラジドリ専用。アスファルトのような黒いカーベット路面が特徴。週末はミニゲームや食事会などのイベントも開催。

イチムラミニッツサーキット
TEL 0296-44-3563

茨茨城県下妻市堀籠1449-1 **火**<http://ichitatsu.exblog.jp/16/> **会**会員250円/1h～1500円/1日、一般300円/1h～2000円/1日、会員登録料500円 **水**月～木12:00～21:00、金～土12:00～22:00、日祝11:00～20:00 **火**火、第3水曜日（祝日の場合は営業）

ミニッツ専用。ミニッツAWDによるドリフト走行を楽しめるミニッツバギー&モンスター&AWD（ドリフト）用コース併設。

A・サーキット
TEL 0297-36-0243

茨茨城県坂東市辺田1189-5（ショップ）
<http://tx-r.jp/> **会**一般500円/1h～3000円/1日、会員制だが、入会金・年会費無料、レンタルR/C1000円/1h（充電済みバッテリー付き）
水10:00～日没（ショップ11:00～19:00） **火**走行予約がない日
R/Cビギナー、サーキットビギナーコース。電源設備はないので、バッテリーは各自で用意。クルマで2～3分にショップあり。

TX-Rサーキット
TEL 029-275-2255

茨茨城県ひたちなか市田彦1384
<http://tx-r.jp/> **会**一般500円/1h～3000円/1日、会員400円/1h～2000円/1日、入会金1800円～4000円。女性、学生は半額。深夜割引増しあり **水**平日16:00～25:00、土10:00～27:00、祝10:00～25:00 **火**火曜日（祝日の場合は営業）

指定タイヤはRC926カーベット用KN-DT04・KN-DT05。2Fにはタイヤ、シャワー完備のフリースペースも完備（500円）。

Speed Way Pal

TEL 049-225-8998

OUT IN EP ON OFF D **WC P**

- ⑤埼玉県川越市大字菅岡250-1
④http://www2.ocn.ne.jp/~sw-pal
③平日500円～2000円、祝800円～2500円
②10:00～21:00 ①なし

ドリフト、グリップ、オフロードコースおよびクローラーセクションに合わせて5つのコースあり。ドリフトコースはタイヤの指定があるので、HPで要確認。オフロードはナイターなし。

TamTam大宮店屋上サーキット

TEL 048-688-9666

OUT EP ON D **WC P**

- ⑤埼玉県さいたま市見沼区春野2-8 Patria 東大宮 3F
④http://www.hs-tamtam.jp/
③通常300円～2500円、会員200円～1800円
②10:00～9:30 ①なし

初心者優先のコース。

ナンバー 1

TEL 048-522-2249

OUT IN EP GP ON OFF D **WC P**

- ⑤埼玉県熊谷市上之 4057-1
④GP 平日会員2000円、土日祝2500円 ③10:00～ ②なし
①ストレート60m、ミニッツから1/5スケールまでOKのサーキット。営業時間などの詳細は要問い合わせ。

ファスター

TEL 0495-35-1152

IN EP ON D **WC P**

- ⑤埼玉県児玉郡上里町金久保478-3 ④ —
③一般2000円/1日、会員1800円/1日
②11:00～23:00 ①なし

リアルな感覚で走ることのできるサーキット。ゴムタイヤは禁止。

ホビーガレージ

TEL 0480-87-0432

IN EP D **WC P**

- ⑤埼玉県久喜市菫蒲町菫蒲6005-1 モラージュ菫蒲3F
④http://www.hobbygarage.tv/
③300円～3000円、会員登録料2000円（年会費なし）
②（女性・高校生以下半額） ①10:00～21:00 ①なし
①ショップでは、R/Cの他にガンブラ、スケールプラモ、フィギュア、ミニ四駆なども取り扱っている。

武蔵野R/C サーキット

TEL 049-296-0272

OUT GP ON **WC P**

- ⑤埼玉県比企郡鳩山町熊井1989-1 ④ —
③2500円/1日 ②10:00～17:00（要予約）①なし

幼児の同伴、サンダル履きは禁止。事前予約が必要。

リカーズRCサーキット

TEL 04-2962-6201

OUT EP ON **WC P**

- ⑤埼玉県入間市小谷田503-2 ④http://rajicon.jp/
③500円/1日 ②平日13:00～20:00、土日祝10:00～19:00。
サーキット走行は18:30まで ①水、木曜日
グリップ走行のみのコース。事前予約が必要。ビットタオルなどは各自用意すること。

若林モケイ花園EPサーキット

TEL 048-583-6039

OUT EP ON **WC P**

- ⑤埼玉県深谷市田中2929-6 ④http://www.rc-cvk.jp/
③500円/1日 ②14:00～20:00 ①水曜日
走行料金がリーズナブルなサーキット。

東京都 TOKYO

アークラインサーキット

TEL 03-3893-0883

IN EP ON **WC P**

- ⑤東京都荒川区西尾久7-40-6 ④http://aqualine.boj.jp/
③1500/18:00～21:00、1000円/19:00～21:00、2000円/1日、
女性、中学生は半額 ②火曜日～金曜日15:00～21:00、土曜
日12:00～21:00、日曜祝日10:00～19:00 ①月曜日
全長42m、コース幅90cm

RCパーク ひろさか

TEL 090-8117-6277

OUT EP GP OFF **WC P**

- ⑤埼玉県比企郡川島町出丸下郷53-1 ホンダエアポート内
④http://hirosaka.jp/
③2000円/1日。女性無料。会員登録料無料
②9:00～17:00 ①平日（土日祝日のみ営業）

第1コースは、1/10～1/8サイズまで、EP、GP走行可能。第2コースは、BAJAなど、1/5やサベージなどのビッグサイズ向け。RCパークおけがわの会員は登録継続可能。

イエローサブマリン戸田美女木店

TEL 048-422-1812

IN EP **WC P**

- ⑤埼玉県戸田市美女木1193
④http://www.yellowsubmarine.co.jp/toda/top.htm
③平日100円～1800円、土日祝100円～2500円
②平日13:00～22:00、土日祝10:00～22:00 ①なし

毎月第2日曜日はスタ1カップ開催中。ドリフト走行禁止。

イズホビースーキット

TEL 048-682-1044

IN EP ON D **WC P**

- ⑤埼玉県さいたま市見沼区深作5-158
④http://www.es-hobby.com ③30分ごとの時間制
（中学生以下は2時間まで半額。女性・高校生半額）
②平日12:00～23:00、土10:00～23:00、日祝10:00～22:00
①水曜日（祝日の場合は営業）

フラットでハイグリップなアスファルト路面。ビギナー&ドリフト用サブコースあり。スポンジタイヤ使用可、グリップ剤不可。

AUTO CRAFT

TEL 048-993-1980

OUT EP OFF D **WC P**

- ⑤埼玉県北葛飾郡松伏町大川戸872-1
④http://www.auto-craft.jp/
③300円～1h、1200円～1日、アフターファイブ 500円～、
会員登録料1000円 ②10:00～22:00 ①月曜日
GT500や、Mシャシー&RFコンセプトなどの定期レースも開催。

Good-Pサーキット

TEL 048-934-3369

IN **WC P**

- ⑤埼玉県越谷市東町4-21-1 イオンレイクタウンkaze3F
④http://good-p.biz/
③平日300円/1h・1400円/1日、休日600円/1h・2200円/1日
②9:00～22:00 ①なし

有効期間中であれば、自由に利用できる時間制のフリーパスの発行もあり（10:00～18:00または、18:00～22:00で4500円/1カ月）。レディセット購入者にはフリーパスを無料進呈。

グリーンパークサーキット

TEL 049-258-3398

IN D **WC P**

- ⑤埼玉県入間郡三芳町竹間沢199-2
④http://www.green-park.co.jp/
③土曜日以外500円/2h・1000円/5h、
土曜日1000円/3h・1500円/5h ②24時間営業 ①なし

24時間営業なので深夜からの利用も大歓迎。飲食メニューも豊富に用意されている。

SEEDサーキット

TEL 048-556-1515

IN D **WC P**

- ⑤埼玉県行田市持田2327
④http://www.3hp-ez.com/hp/rcseed/page1
③平日走り放題1000円（～22:00）、300円～2000円（女性半額）
②月・水12:00～22:00、金18:00～24:00、
土12:00～25:00、日祝12:00～21:00 ①火・木曜日

カーベットコース、キッズルームもあり。詳細はホームページにて。

スカイホビー 加須サーキット

TEL 0480-76-3366

OUT EP GP ON OFF D **WC P**

- ⑤埼玉県加須市川口1-2-6 ④http://www.skyhobby.net/
③600円～1500円（学生、家族割り引きあり） ②平日10:30～20:00、土10:00～20:00 ①木曜日（祝日の場合は営業）
オフロードはEPのみ。オンロードは入門向け「のんびりコース」
とスピードの出しやすい「かつかつコース」の2面がある。

Neo RC Drift Stage

TEL 04-7192-8649

IN EP D **WC P**

- ⑤千葉県柏市布施856-3 ④ —
③平日500円/1h～1300円/4h～、土日祝500円/1h～2500円/1日 ②平日17:00～22:00、土日祝10:30～22:00
①木曜日

ジオラマにこだわったメインコースのほか、サブコースも完備したカーベットコース。初心者大歓迎。

NEXT オンロードサーキット

TEL 0476-73-6356

OUT EP GP ON **WC P**

- ⑤千葉県成田市吉岡468-2 ④http://www.rc-next.net/
③火曜日

グリップ剤の使用は禁止。グリップ走行専用サーキット。来店の前にはホームページにて確認。

バトルルレー脱トウキョウ

TEL 047-392-7776

OUT D **WC P**

- ⑤千葉県松戸市大橋210 ④ —
③平日500円/1h・800円/2h・1000円/3h・2000円/1日、休日1000円/1h・1300円/2h・1500円/3h・2500円/1日 月会員1万
円 ②平日16:00～24:00、休日12:00～24:00 ①木曜日

初心者に優しいコースレイアウトが特徴のサーキット。

久方サーキット

TEL 0479-73-5441

OUT EP GP ON D **WC P**

- ⑤千葉県匝路市久方357-2
④http://www7.ocn.ne.jp/~agsugo/
③500円/1h～2000円/1日、月間パス4000円、年間パス3万6000円 ②10:00～20:00 ①なし

バンクがついたコーナーがあるオンロードコース。

ビットイン RC スタジアムサーキット

TEL 0439-55-2053

OUT EP ON D **WC P**

- ⑤千葉県君津市外箕輪3-5-30
④http://www.hobby-one.co.jp/v
③500円～1000円、200円/1h
②平日11:00～20:00、土日祝10:00～20:00
①木曜日（祝日の場合は営業）

知識豊富な店長がいるR/Cショップが併設されている。

フタババギートラクト

TEL 047-425-2034

OUT GP OFF **WC P**

- ⑤千葉県市原市高田321
④http://www.pro-s-futaba.co.jp/tract/
③会員制1月1日～12月31日まで7000円、
7月1日～12月31日まで4000円
（AMB計測日以外は会員無料） ②9:00～17:00 ①金曜日

1/8GPバギー、1/8モンスタートラック、1/10GPバギー走行可能。電気ストロープなど、電気を使用する暖房器具の使用は禁止。

ラジコン天国 蘇我サーキット

TEL 043-261-9030

IN EP D **WC P**

- ⑤千葉県千葉市中央区川崎町6-9 フェスティバルウォーク蘇我2F
④http://ameblo.jp/rajikontengoku/
③平日200円/1h～終日1500円、土日祝300円/1h～終日2000円。
女性・18歳未満は半額
②平日12:00～22:00、土日祝11:00～22:00（サーキットは22:30閉鎖） ①第3水曜日
ミニッツコースは季節により、ウレタンとカーベットの入れ替えあり。1/10ドリフト初心者用コースも設置されている。

埼玉県 SAITAMA

RC ショップマツハ1

TEL 048-2-625-0333

IN EP **WC P**

- ⑤埼玉県さいたま市西区宝来1120-1 ④http://www7.ocn.ne.jp/~mach1/
③2000円/1日 ②9:00～18:00
①木曜日（祝日の場合は営業）
初心者者が扱いやすいクルマのセットアップに自信あり！

OUT 屋外 **IN** 屋内 **EP** EP **GP** GP **ON** オンロードコース **OFF** オフロードコース **MINI** ミニッツコース **D** ドリフトコース
AC AC100V充電用電源あり **CT** ビットテーブル **CS** ショップ併設 **NT** ナイター設備あり **WC** トイレあり **P** 駐車場あり

SELF
MAIL selfcircuit@gmail.com IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県横浜市葛原 576-5
 ㊦ 500円/1h、1000円/4h、1500円/8h ㊦ 24時間 ㊦ なし
 24時間営業のドリフトコース。路面はPタイル。利用方法は「SELFドリフト」で検索し、アメブロで確認のこと。

D-Drive Sports
TEL 045-593-3813 OUT EP ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県横浜市区港北区新吉田町 4574
 ㊦ http://www.d-drivesports.com/
 ㊦ 100円/10分、2000円/1日
 ㊦ 平日13:00～19:00、土日祝10:00～21:00 ㊦ 不定休
 2WD 専門のサーキット。営業状況は事前にHPで確認しよう。

HOBBY SHOP ARMS
TEL 0466-47-2708 IN EP ON D MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県横浜市港北区遠藤 2009-2
 ㊦ http://blogs.yahoo.co.jp/arms_kanagawa
 ㊦ ドリフト400円/1h～3000円/1日、ミニッツ300円/1h～2000円/1日。各スタンパカーまで走行可 ㊦ 日～木10:00～24:00、金土10:00～26:00 ㊦ なし
 細粒アスファルト路面の1Fドリフト1/10コースは、タイヤ指定(ヨコモR2)あり。カーペット路面の2Fミニッツコースはバンク付きオーバルコースありのストレート22m、全幅9m。

BOSS SPEED
TEL 0427-286-9177 OUT EP GP ON ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県愛甲郡愛川町角田梅沢 1147
 ㊦ http://www.101racing.com/
 ㊦ 2100円～4095円 ㊦ 9:30～22:00 ㊦ 1月1日
 デイタイムは1/8エンジンカーまで走行可。ナイターでは、EP・GP1/10 ツーリングカーまで走行可。

M atsugi Racing (MAR)
TEL 046-281-7688 OUT MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県厚木市山際 204
 ㊦ http://ameblo.jp/r129-yamagiwa/
 ㊦ 平日会員 500円～/ビジャー 600円～、土日祝会員 600円～/ビジャー 700円、バック割り引き料金 (4時間コース/8時間コース/1日コース) あり
 ㊦ 平日18:00～24:00、土日祝10:00～24:00 ㊦ 月曜日
 ミニッツレーサー、バギー、ドリフト、motoRacer走行可。京商純正タイヤのみOK。詳細はHPにて。

溝のロレースウェイ (MRW)
TEL 044-844-5388 IN EP MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県川崎市高津区久木3-3-7溝ノロハイツ 2F
 ㊦ 300円/ハ、1日最大1500円、学生半額
 ㊦ 月水金 12:00～0:00、土日祝 12:00～22:00 ㊦ 火・木曜日

モデルメート ヒルトップ
TEL 044-988-0370 OUT EP OFF ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県川崎市麻生区片平 1842 ㊦ —
 ㊦ 300円/ハ、1日最大1500円、学生半額 ㊦ 9:00～17:00
 ㊦ 火曜日

WARU CIRCUIT
TEL 045-590-6231 OUT IN EP ON D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県横浜市区都筑区早濠 2-1-16
 ㊦ http://www.waru.me/
 ㊦ 1000円/2h、2時間以降無制限 3000円(1日利用最大3000円)(会員登録者は2500円)、24:00以降延長料金1000円
 ㊦ 10:00～24:00土日は「朝練」日。朝練時間 8:00～10:00金土祝前日は翌2:00まで営業
 ㊦ 月曜日 (臨時休業あり)
 1/10 EP車専用。使用タイヤ制限あり。推奨タイヤは、TN-218# 217#216、D-LINK Kz RS-02 (TYPE-SA)、KAWADA D4 (ハード)。

神奈川県 KANAGAWA
RCオアフ
TEL 044-863-7868 IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県川崎市宮前区潮見台 2-3 ㊦ http://rc-oahu.com/
 ㊦ 600円/1h、1200円/2h、1800円/3h～5h、2500円/1日。女性・子ども500円/1h、1000円/3h～5h、2000円/1日 (平日のみフリータイム1500円オール) ㊦ 平日12:00～23:00、土11:00～23:00、日祝11:00～20:00 ㊦ 木曜日
 臨場感のあるバンチカーペットのドリフトコース。

RCサーキットDr.ドクター
TEL 080-5502-5685 IN EP ON OFF D MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県川崎市麻生区早野 303
 ㊦ http://ameblo.jp/rcodr/
 ㊦ 500円～2000円 (小学生、女性割り引きあり)
 ㊦ 11:00～24:00、日祝10:00～21:00 ㊦ なし
 初心者からエキスパートまでスキルアップを目標にしたコース。

RCショップOne
TEL 045-718-6422 OUT MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県横浜市区鶴見区岸谷 3-1-29ナトリビル1 階
 ㊦ http://yokohamaone.blog55.fc2.com/
 ㊦ 500円/1h、上限2200円。女性、高校生以下は半額
 ㊦ 平日12:00～21:00、土日祝10:00～21:00 ㊦ 水曜日
 ミニッツ、dNaNo専用サーキットショップ。

R/C アドバイザーチャンプ相模原店
TEL 042-703-8318 IN EP OFF ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県相模原市中央区下九沢 56-2
 ㊦ http://yokohamaone.blog55.fc2.com/ ㊦ 会員入会金 5000円、平 日 3000円(ワンデイ)1500円(11:00～16:00/16:00～21:00) 土曜日 3500円(ワンデイ)1750円(9:00～15:00/15:00～21:00) 日祝 3500円(ワンデイ)1750円(9:00～14:30/14:30～20:00)小中学生会員2500円/高校生会員5000円 平日2000円(ワンデイ)1000円(11:00～16:00/16:00～21:00) 土曜日2000円(ワンデイ)1000円(9:00～15:00/15:00～21:00) 日祝2100円(ワンデイ)1000円(9:00～14:30/14:30～20:00) ビジャー 平日 5000円 (ワンデイ) 2500円(11:00～16:00/16:00～21:00) 土曜日 5500円 (ワンデイ) 2750円(9:00～15:00/15:00～21:00) 日祝 5500円 (ワンデイ) 2750円(9:00～14:30/14:30～20:00) ㊦ 平日11:00～21:00、土曜9:00～21:00、日祝9:00～20:00 ㊦ 不定休

RCパーク横浜 鷺沼店
TEL 044-870-3335 IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県川崎市宮前区有馬 1-2-1F ㊦ http://vertex-rc.com
 ㊦ 会員500円/1h～2500円/1日、ビジャー 800円/1h～3500円/1日 (18歳未満、女性半額) 新規会員登録料500円。平日限定 19:00～22:30 会員1000円、ビジャー 1500円 ㊦ 10:00～23:00 (走行は～22:30) ㊦ 水曜日

県内では数少ないコンクリート路面。指定タイヤは、T & EV-ZERO。

KYOSHO サーキット/MINI-Z R246サーキット
TEL 046-229-1562 OUT IN EP GP ON MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県厚木市船子 153 ㊦ http://www.rc-r246.com
 ㊦ 1000円/半日、2000円/1日、平日のみ500円/2h、中学生以下500円 ㊦ 平日13:00～21:00、土日祝9:30～18:00
 ㊦ 水、木曜日

京商製1/10オンロード、1/12プラズマのみ走行可。平日はエンジン規制あり (京商15クラスエンジン以下、OS 12TGのみ)。

SAGAMIKO R/C Circuit
TEL 042-685-1111 OUT EP GP ON ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県相模原市緑区若柳 1634
 ㊦ http://www.sagamiko-resort.jp/rc/index.html
 ㊦ 3000円/1日、2000円/半日 ㊦ 10:00～16:00 (季節曜日により変動あり) ㊦ 木曜日 (祝日・春・夏・冬休み期間中は営業)
 幅広いカテゴリーが走行可能なビッグスケールコース。

Gサーキット
TEL 0467-38-5988 IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 神奈川県高座郡寒川町倉見 1124
 ㊦ — ㊦ 500円/1h、1000円/3h、1500円/6h、2500円/1日、女性、高校生以下は半額 ㊦ 平日10:00～26:00 日6:00～24:00 ㊦ 木曜日
 神奈川県最大級のアスファルトドリフトサーキットコース。タイヤはD-LINK kZRS-03・ヨコモR2指定。クロージャーコース有り

S.R.C 水天宮前サーキット
TEL 03-5640-6454 IN EP ON

㊦ 東京都中央区日本橋蛸船町 1-28-4岩崎ビル 4F
 ㊦ http://www.src-circuit.co ㊦ 平日 2000円、日 3000円
 ㊦ 平日 18:30～24:00、日 10:00～22:00 ㊦ 土曜日

都内唯一のdNaNo専用ジオラマサーキット。毎週水・金曜日はレースを開催。地下鉄水天宮前駅から徒歩数分とアクセスも抜群で、コースには専用のラップカウンティングシステムも設置。

かつばスペース
TEL 03-6314-2720 IN MN WC

㊦ 東京都荒川区東日暮里 5-4-5
 ㊦ http://www.kappa-space.com/
 ㊦ 入会金2000円/1年、次年度より更新料1000円 (1年間)、R/Cカー 300円/15分、スロットカー 100円/15分
 ㊦ 17:00～23:00 ㊦ 木曜日 (イベントなどでの臨時休業あり)
 完全会員制、初心者・女性向けのサーキット。入会は知り合いからの紹介、または面接が必要。回数券 (3000円) もあり。有効期間は3カ月。来店時に必ずドリンク1杯を購入するシステム。

スーパーラジコン東京秋葉原
TEL 03-5688-1414 IN EP ON MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都台東区台東 1-10-7 ホーザンビル 2・3F
 ㊦ — ㊦ 500円/1h、1000円/3h、1500円/5h日、2000/1日 ㊦ 月曜日～土曜日 11:00～21:00、日曜日・祝日 10:00～21:00 ㊦ 無
 ミニッツ専用ウレタンコース。冷暖房＆ラップカウンターを装備。

DSサーキット
TEL 042-560-0535 IN D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都武蔵村山市伊奈平 4-3-1
 ㊦ http://h-lucky13.com/dsc.html
 ㊦ 最初の1時間 一般600円・以降300円/30分、最初の1時間会員600円・以降240円/30分
 ㊦ 月～金曜 17:00～翌5:00、土日祝 15:00～翌5:00 ㊦ なし
 ビリヤード2013年度チャンピオンの土方雄斗プロの経営するドリフトサーキット。年中無休で朝までオープンしている。

テイズプリントサーキット
TEL 03-5227-3039 IN D MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都新宿区山吹町 128 トーヨー江戸川橋ビル1F
 ㊦ http://teis-p.com ㊦ 1800円/1日(平日21:30～は1000円)
 ㊦ 平日18:30～23:00、土17:00～22:00、日12:00～19:00
 ㊦ 火曜日

ミニッツ・dNaNo 専用のコース。営業時間は23:00まで。

東京東雲サーキット
TEL 03-3527-8511 OUT IN EP MN ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都江東区東雲 2-10-23 6F
 ㊦ http://www.shinonome-circuit.co.jp
 ㊦ ミニッツ 400円/1h～600円/1h、スロットカー 600円/1h～1000円/1h、屋上RC 600円/1h～1000円/1h
 ㊦ 金土19:00～24:00、日12:00～17:00 ㊦ 月～木曜日
 ミニッツコースは都内最大規模のコースと初心者用コースも併設。

トーホーレジャーブラザ
TEL 03-5921-2820 IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都練馬区錦 2-19-1 トーホーブラザビル5F ㊦ —
 ㊦ 平日 500円/1h～1500円/4～8h、土日祝 600円/1h～2000円/4～8h、8h以上は1時間ごとに+100円。入会金、年会費無料の会員制度あり ㊦ 平日 12:00～翌5:00、土日祝 11:00～翌5:00 ㊦ なし
 翌5:00 (R/C利用は～4:30) まで営業しているサーキット。

レーシングパラダイス TMP サーキット
TEL 042-788-3900 IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ ㊪ ㊫ ㊬ ㊭ ㊮ ㊯ ㊰ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

㊦ 東京都町田市小川 1704-1
 ㊦ http://www.racingparadise.jp/
 ㊦ 会員登録3000円 (入会当日の走行料金含む)、会員平日大人1000円/1日・女性、高校生以下800円/1日、土日祝 大人1200円/1日・女性、高校生以下1000円/1日
 ㊦ 月～土14:00～23:30、日祝10:00～21:00 ㊦ なし
 走りやすいカーペット路面の峠風ジオラマコース。峠を攻めるスリルはR/Cで味わえる。スロットカーコースも併設されている。

石打高原サーキット

TEL 025-783-4689

新潟県南魚沼郡塩沢町岩沢1673-111 ロッチひるま

 1500円/1日  9:30～日没

 不定休 (要問い合わせ)

スキー場内ロッジに作られたEP/GP用オフロードサーキット。
ロッジ宿泊者は無料で走行を楽しむことができる。

mcインドアサーキット

TEL 090-4070-5587

新潟県上越市新光町3-10-5  ー

 1500円/半日、1950円/1日  12:30～20:30  不定休

細粒アスファルト路面の屋内サーキット。ラップタイム測定システムに加え、コンプレッサーや男女別トイレなど、充実した設備が特徴。レースも開催中だ。

コクビットサーキット

TEL 0258-32-9025

新潟県長岡市西宮内1-58

 <http://www.nct9.ne.jp/cockpit/>  700円/2h、1000円/4h、1500円/1日  10:00～20:00  水曜日

新潟県長岡市の老舗ホビーショップが運営するアスファルト路面のインドアサーキット。オンロードグリップカーのほか、ドリフトモデルの走行も可能。

モロテック・スピードウェイ

TEL 0258-25-3122

新潟県長岡市北園町220  <http://www.morotech.jp/>

 会員登録料500円、平日昼の部 (～18:00)/夜の部 (18:00～) 各1000円、日祝1500円/1日。女性、高校生以下500円/1日  平日12:00～22:00、日祝12:00～19:00  水、木曜日 (祝日の場合は営業)

初心者にも優しい設計が特徴。ミニッツコース以外はグリップのみ走行可。冷暖房完備で快適さも抜群。

ホビーロード ツインタウンサーキット

TEL 025-281-2686

新潟県新潟市中央区女池4丁目18-19

 <http://hobbyroad.jp/>  450円～500円/30分、700円～850円/1h、2000円～2500円/1日、1500円～2000円/デイトタイム、1000円～1500円/ナイトタイム、高校生700円/1日、小中学生500円/1日  月～金11:00～21:00、土10:00～21:00、日祝10:00～20:00  火曜日

グリップとドリフトは30分ごとに交替して走行。土日は毎週入れ替わってのドリフト・グリップの専用デー。

マツキンサーキット

TEL 090-9749-4881

新潟県五泉市赤海1-15-19  <http://ameblo.jp/matukin>

 350円/1日～900円/1日、600円/3h～800円/3h  10:00～18:00  平日 (土日祝日のみ営業)

室内アスファルト路面、リアル市街地タイプのコース。ホビーとしてまったく楽しむということで、カツカツ走行はNG。

Turfバギーサーキット

TEL 0256-46-5264

新潟県見附市新潟町 地内  ー

 2000円  9:00～18:00  不定休

1/8GPバギーの場合には、タイヤレギュレーションあり。サバイバルゲームフィールドも隣接している。

白波サーキット

TEL 025-521-5510

新潟県上越市木田2丁目17番2号

 <http://www.white-wave.jp/>

 屋内カーベット 400円/1h、各1000円 (オープン～17:00または17:00～22:00)、1500円/1日、30分延長100円  平日11:30～22:00、土日祝10:00～22:00、春夏冬休み期間中10:00～22:00  火曜日 (祝日・春夏冬休み期間中は無休)

屋内カーベットと屋外アスファルトの2面を完備。屋外アスファルトコースは5月～10月利用可。マシンレンタルやタイヤレンタルもあり。第2土曜日は無料ドリフトスクールも開催中。

MARIA RC CIRCUIT

TEL 0265-71-3755

長野県上伊那郡箕輪町大字中箕輪2673-1

 http://www.geocities.jp/g_maria_rc/

 2000円 (9:00～17:00)、各1000円 (9:00～13:00 または13:00～17:00)、ナイター (17:00～22:00) 1500円、オールナイト2000円 (22:00～翌5:00)  9:00～17:00、17:00～22:00 (ナイター)  不定休

コンクリート、カーベットコースを完備。完全予約制。前日まで必要予約。オールナイト使用は10名以上より予約可。

Yoshino-Works Off-Road Track

TEL 0263-52-1931 (赤澤方)

長野県塩原市片丘モータースポーツランド塩尻内

 <http://www.7b.biglobe.ne.jp/yoshinoworks/>

 ビジター2000円/1日  9:00～日没/日祝

 不定休 (事前に要確認) ※冬期閉鎖あり

1周約250mのオフロードコース。路面保護の為、使用タイヤに制限があります。AKA IMPACT以下のミニピン。水道、電気設備はありません。林道走行ありの為、アクセスはHPを確認下さい。

RADIDRI CIRCUIT D

TEL 090-1455-7487

長野県上水内郡飯綱町川上2755-209

 <http://www.radidri-d.com/>  300円/1h  平日17:00～20:00 (要予約)、土日祝10:00～20:00  不定休

4月～11月は飯綱リゾートスキー場レストラン ポーラヘアにて営業のカーベット路面。12月～3月は飯綱東高原天狗の館温泉 やまばうし2Fにて営業のPタイプ路面のサーキット。

りんごじゃむサーキット

TEL 0269-64-3558

長野県飯山市斑尾高原ボーリア村1101

 <http://www.p.ringojam.com/>  2000円/1日、1200円/半日  9:30～17:00  11月末～4月末 (1月中旬～3月中旬はスノーサーキット宿泊者のみ走行可)

ラリー系R/Cカーの走行を楽しむために作られたフラットダートサーキット。走行には事前予約が必要。

山梨県 YAMANASHI

ソニックパーク甲府

TEL 055-267-6231

山梨県甲府市徳行5-13-25

 <http://www.sonicpark-kofu.com/>

 100円～1000円、会員登録1500円、月会費100円  9:00～21:00、週末9:00～22:00  火曜日

ドリフトコースはカーベット路面。ミニッツ12m×6m、ウレタンコース。ドリフト & グリップコースは35m×14m、細粒アスファルトコース。

みさきRACINGサーキット

TEL 055-240-1122

山梨県甲府市白井町532-1  <http://www.hs-misaki.com/>

 1500円/1日、会員1000円/1日、年会費1万円  平日12:00～20:00、土日祝10:00～20:00  木曜日 (祝日の場合は営業)

朝のサーキット走行は8:30以降に走行可能となる。

新潟県 NIIGATA

RC DRIFT CIRCUIT heat

TEL 025-378-8558

新潟県新潟市東区中木戸323  ー

 500円/1h、1000円/10:00～14:00、1000円/14:00～18:00、2500円/1日  AM10:00～PM20:00  不定休

カーベット専用のドリフトタイヤが必要。

RCパーク Top Speed

TEL 080-2394-8822

新潟県北浦原郡聖籠町連湯4041-1

 <http://topspeed1.blog.fc2.com/>  2000円/1日、500円/高校生以下1日  10:00～日没  木曜日、雨天

1周180mのアスファルトサーキット
10:00～16:00エンジン規制有。(OS-12TG、京商15クラス以下、タミヤのみ可、フラー5.2q以下)

長野県 NAGANO

RCスペチャレ ラジコンサーキット

TEL 026-243-4800

長野県長野市西和田1-12-36 2階  ー

 屋外400円/1h・2000円/1日、屋内200円/1h・1000円/1日。小学生以下半額  11:00～19:00  不定休

屋外コースは日祝のみ営業。屋内コースはミニッツ専用。

MDBサーキット

TEL 0265-48-5217

長野県飯田市三日市場1177番地3  <http://www.mdb.jp>

 平日400円～ (メンバー320円)/1h、土日祝500円から (メンバー400円)/1h。半日、1日はさらにお得な価格設定あり  10:00～19:00  火曜日

ドリフトコースはコンクリートの路面、アスファルト路面のグリップコースは周囲100mの屋外コース。ミニッツコースとミニ四駆コースも完備されている。

しらかば2in1サーキット

TEL 0267-51-6002/090-9664-5708

長野県北佐久郡立科町芦田/ハッ野2030

 <http://2in1circuit.com/>

 2500円/1日、1800円/半日。中学生以下、女性半額  9:30～17:30  火曜日 (7/20～8/31は無休)

全長270m。レストランや乗用4輪バギーコースもありで、家族連れでも楽しめる。平日利用の際には、事前に電話連絡を。

シロニクスRCサーキット

白山一里野RCプラザ
TEL 0761-96-7666 OUT EP GP ON WC P

⑤ 石川県白山市尾添ル55
④ <http://sam-hakusan.com/ichirino/rcplaza/rcpraza.html>
③ 大人1500円～1800円/1日、高校生・女性1000円～1300円/1日、中学生以下500円～700円。シーズン会員1万円～3万円
② 9:00～17:00 **①** 水、木曜日

日本海側最大級のサーキット。各コーナーには緑石が施設されているので、マシンにも優しい。冬季は営業休止。

みなとドリフト・ミニッツサーキット
TEL 076-262-2006 OUT IN MINI WC P

⑤ 石川県金沢市若宮町ホ34-1
④ <http://www.r31world.com/>
③ 200円/1h、500円/3h、1000円/1日、月会費3000円で1ヵ月フリー **②** 月～金11:00～21:00、土10:00～21:00、日祝10:00～20:00 **①** 火、第3月曜日

金沢初のコンクリート塗装路面のR/Cドリフトサーキット。初心者大歓迎のミニッツサーキットも併設されている。

岐阜県 GI-FU
R31WORLD
TEL 0574-24-7310 OUT IN WC P

⑤ 岐阜県加茂郡坂祝町黒岩1081
④ <http://www.r31world.com/>
③ 会費3000円/1年、更新料2000円、会員は時間制限なしの500円、ビジャー300円/1h（MAX1800円）
② 平日13:00～24:00、土日祝10:00～24:00、日曜日は22:00閉店 **①** 月、火曜日（祝日の場合は営業）

屋外コースを完備。R31WORLDのオリジナルタイヤ指定。

OVERRUNサーキット
TEL 090-9911-9943 OUT EP OFF WC P

⑤ 岐阜県中津川市蛭川2320-3
④ <http://www.geocities.jp/jrmnn046/index.html>
③ 800円/3h、1600円/1日（土1200円/1日）
② 土13:00～17:00、日祝9:00～17:00
① 月～金曜日（祝日の場合は営業）

高低差があり、路面グリップは高め。オフロードコースとしての難易度は低めでビギナーでも十分に楽しめる。

TamTam岐阜店屋外サーキット
TEL 058-240-1212 OUT EP GP ON WC P

⑤ 岐阜県羽島郡岐南町三宅8-7-1
④ <http://www.hs-tamtam.jp/>
③ 通常200円～2200円、会員150円～1500円
② 平日11:30～21:00、土日祝10:30～21:00 **①** なし

④ 木曜日

ドリフト チャオ
TEL 058-240-6228 IN EP ON WC P

⑤ 岐阜県羽島郡岐南町上印食6丁目10番地
④ —
③ 300円/1h～1250円/5h、延長150円/30分、1500円/1日
② 平日11:00～20:00、土10:30～20:00、日祝10:30～19:30 **①** なし
ショップでは、R/C用品の買い取り・販売も行っている。ドリフトタイヤは樹脂タイヤのみ使用可能。

ドリフトワールド
TEL 0585-45-0774 IN EP ON WC P

⑤ 岐阜県揖斐郡池田町八幡2592-1 スーパー三心 池田店
④ <http://www.geocities.jp/driftworld0774/>
③ ドリフト300円/1h、1000円/4h、1800円/1日・ミニッツ200円/1h、800円/5h、1200円/1日
② 平日12:00～22:00、土日祝10:00～22:00（土休前日は～24:00）**①** 木曜日
全天候型、冷暖房完備のカーペットコース。

Hobby Shop BOYHOOD
TEL 0545-53-7722 IN EP ON WC P

⑤ 静岡県富士市今泉9-6-2
④ <http://www2.plala.or.jp/boyhood/> **③** 平日600円～2000円、日祝900円～2500円、会員料金500円（初回のみ）**②** 10:00～20:00 **①** 木曜日（不定休あり）

アスファルト路面のインドアサーキット。指定グリップ剤の使用が可能で、ビットルームは空調完備。

ホビーショップ ロックウェーブ
TEL 055-997-3373 IN EP ON WC P

⑤ 静岡県裾野市岩波167-1
④ <http://www.ne.jp/asahi/rockwave/shizuoka/>
③ 平日1100円～1650円、土日祝825円～2200円、500円/1h、1000円/3h **②** 平日11:00～21:00、土日祝9:00～20:00
① 火曜日、第1、第3水曜日

インドアカーペットコース。どんなタイヤでも良好なグリップが得られ（指定グリップ剤使用）ストレスなく走行できる。

福井県 FUKUI
アマデウス
TEL 0776-89-1367/090-3293-8790 IN WC P

⑤ 福井県福井市花堂東1-26-26
④ <http://bizho.jp/amadeus/> **③** 500円/1h、1000円/3h、1500円/1日。前日に予約した場合は1000円/1日 **②** 9:00～23:30 **①** 木曜日

北陸では数少ないカラコン路面。ストレート長が17mのビッグスケールコース。初心者向けのレンタルカーも用意される。

RCレジャーサーキットレディオガガ
TEL 0778-34-2075 OUT IN EP ON OFF WC P

⑤ 福井県丹生郡越前町下糸生133-14
④ <http://www.radigaga.com/>
③ 1000円/1日、28日フリー-PASS 3000円、ドリフト走行料金500円（女性・小中高生無料）
② 10:00～23:00 **①** 木曜日
サーキット全7面 屋内コース3面（オンオフドリ）屋外コース4面（オン・オン・ドリ・ラリー）。ビギナー&スポーツタイムの時間分けあり。

ナカヤホビー SPEEDWAY IN KANAZU
TEL 0776-23-5484 OUT EP GP ON P

⑤ 福井県あらわ市会津町北疋田19-2
④ <http://www.mitene.or.jp/nakayaho/>
③ 半日券1000円（13:00～18:00）、1日券1500円、1ヵ月券3500円、1年券1万2000円 **②** 9:00～18:00 **①** 月曜日

mini one サーキット
TEL 0776-66-3201 IN EP ON WC P

⑤ 福井県坂井市丸岡町磯部島9-7-1
④ <http://minione.justhpb.jp/>
③ 1000円/2h、1500円/4h、2000円/1日
② 平日13:00～22:00、日祝10:00～20:00
① 火曜、第3水曜日

サブイベントが充実した走行会なども開催中。

石川県 ISHIKAWA
チャンピオン金沢模型インドアサーキット
TEL 076-242-3316 IN EP GP ON MINI WC P

⑤ 石川県金沢市横川13丁目158
④ <http://www.champion-co.jp/>
③ 500円/（グリップ1h・ドリフト2h）～1800円（グリップ1日）
② 平日12:00～23:00、日祝10:00～20:00
① 火、第3月曜日（祝日の場合は営業）

ドリフトとグリップコースあり。グリップ剤使用禁止。ドリフトコースは指定タイヤを使用すること。

静岡県 SHIZUOKA
AIR DREAMS R.C
TEL 090-5004-6672 OUT IN EP OFF WC P

⑤ 静岡県掛川市千浜7541-4
④ <http://blogs.yahoo.co.jp/nannbeitannsufugu>
③ 会員制 会費200円、平日300円/1h・1500円/1日、土日祝500円/1h・2000円/1日、オールナイト貸し切り1万円（21:00～10:00）**②** 平日・日10:00～21:00、金土10:00～24:00 **①** 火曜日

室内アスファルトドリフト専用サーキットと屋外オフロードコースの2面を完備。

ACE サーキット
TEL 090-7618-1150 OUT EP GP ON WC P

⑤ 静岡県駿東郡小山町桑木394-1
④ <http://acecircuit.blog118.fc2.com/>
③ ビジャー平日1400円/半日・2400円/1日、土日祝1800円/半日・3000円/1日、メンバークー平日1200円/半日・2000円/1日、土日祝1400円/半日・2400円/1日、1ヵ月フリーパス券5000円（メンバー会員のみの、年会費5000円（1年間有効）
② 9:00～日没 **①** 火曜日

ビギナーからエキスパートまで幅広いジャンルでGP・EPを問わず1/8クラスまでが走行可能なオンロードサーキット。

すみれ堂ミニッツサーキット
TEL 0537-86-6827 IN EP GP ON WC P

⑤ 静岡県御前崎市池田新3287-3
④ <http://www.hobbyland-sumiredo.jp>
③ 会員1000円/1h、ビジャー300円/1h・800円/3h・1000円/4h、会員年会費5000円
② 平日12:00～20:00、土日祝9:30～20:00**①** 水曜日
店舗1Fはカーペット路面でドリフト専用コース、2Fは県内最大級のウレタンコースとなっている。

タミヤサーキット
TEL 054-283-0002 OUT EP ON OFF WC P

⑤ 静岡県静岡市駿河区池田624-1
④ <http://www.tamiya.com/japan/rc/event/circuit/index.html>
③ 無料（土日祝はバンドカード管理料として100円・退出時返却）
② 平日9:00～16:00、土日祝9:00～17:00 **①** 火曜日

グリップ剤は禁止だが、特殊舗装により十分なグリップがある。レースイベントやテストなどでクローズドとなる場合がある。

タミヤ掛川サーキット
TEL 054-283-0002/0537-21-2266 OUT EP GP ON OFF WC P

⑤ 静岡県掛川市淡陽66-1
④ http://www.tamiya.com/japan/rc/event/circuit_kakegawa/index.html **③** 1500円/1日、会員500円/1日、会員年会費6000円＋カード製作費1000円（新規申し込み時のみ）
② 9:00～16:00 **①** 木曜日

EP/GPのオンロードコース、電動オフロードとクローラーフィールドを完備。タミヤ製R/Cカー、バッテリーのみ使用可。

日光無線 R/C パーク
TEL 0550-82-3040 OUT EP GP ON OFF WC P

⑤ 静岡県御殿場市仁杉1110 **④** —
③ 2100円/1日、6300円/5ヵ月、1万500円/10ヵ月
② 朝～23:00（オフロードは日没まで）**①** なし

ショップの営業時間は10:00～20:00、水曜日定休となっている。オン、オフ両タイプのサーキットがあり、オンロードはドリフト＆グリップの2面を備えている。

Full Cross
TEL 054-631-4882 IN EP WC P

⑤ 静岡県藤枝市益津353-1 **④** <http://ameblo.jp/yaizu-nyu/>
③ 500円/1h、平日上限2000円、土日祝上限2500円
② 平日11:00～23:00、休日10:00～23:00 **①** 木曜日

コンクリート路面のドリフトサーキット。Full Crossオリジナルタイヤで走行すること。

232 R/Cサーキット

TEL 0566-42-9396

 愛知県碧南市作塚町2丁目32番地

 一般1500円/1日

 10:00～17:00 (冬季日没まで)  木曜日

気を遣うことなく、初心者でも気軽に楽しめるサーキット。毎月第2日曜日に定期レースを開催中。

ヒコテック

TEL 0568-83-1400

 愛知県春日井市東野町5-27-14

 <http://www.hikotech.com>

 20分毎に100円、最大2000円/1日

 平日・土11:00～23:00、日祝10:00～22:00

 火曜日 (祝日の場合は営業)

市街地風コンクリート路面コースが特徴。金土曜日の21:00～22:00は照明を暗くして走るナイトモードを開催中。

FUNFUNサーキット

TEL 0586-81-1500

 愛知県一宮市平島3丁目1-12

 <http://www.rc-funfun.com>

 300円/1h、4時間パック500円、フリータイム1000円

 10:00～22:00 (金・土曜日は24:00まで)

 なし

12m×6mの京商ウレタンサーキット。毎月コースレイアウトを変更。第4週の日曜日と毎週土曜日はレースを開催。

ラジコンサーキット&ショップRCC

TEL 070-5039-2498

 愛知県岡崎市大門5-6-12

 <http://rcc-1.com/> (PC)、

http://x57.peps.jp/rcc1?id=rcc1&_cus=lg9zt (携帯)

 各1000円 (9:00～13:00/17:00～21:00/19:00～23:00)、300円/1h、1800円/1日、1ヵ月フリーパス1万3000円

 24時間営業 (23:00～翌8:00は要予約) 23:00以降のコース利用予約は毎日受け付け中

 水、木曜日

飲食自由で、店内にて、やきそば、そばめし、おにぎりなど、おいしい食事を提供するキッチンRCCも営業中。指定タイヤなし。

ラジコン天国名古屋店インドアサーキット

TEL 052-698-3751

 愛知県名古屋港区市場町9-1

 <http://rajiten-nagoya.com/>

 入会金1万円。平日1500円/半日・2300円/1日、日祝2000円/半日、3300円/1日。

ドリフト1000円/1日、日祝1500円/1日。ミニッツ300円/最初の1h・日祝500円/最初の1h・以降1h毎に100円

 月～土12:00～22:00、日祝10:00～20:00

 第2、第3木曜日

東海地区最大級のEPインドアオンロードサーキット。永久会員制はインドアサーキットのみ適用される。

ラジコントーゴー

TEL 052-893-9437

 愛知県愛知郡東郷町春木白土1-155

 <http://www.takahama-drift.com/>

 500円～2100円 (会員年会費3000円・タイヤ1セット付き)、会員更新料2000円

 10:00～22:00  木曜日

初心者でも走りやすいコース。ゴムタイヤとグリップ剤使用禁止。

三重県

RC proshop & circuit Kuwana Base

TEL 0594-23-3710

 三重県桑名市和泉744-2

 <http://kuwanabase.com/>

 400円/1h、1500円/5h、2500円/1日、女性、中学生は半額  AM10:00～PM9:00  火曜日

グリップ剤使用禁止のカーペットコース

新城サーキット

TEL 0536-23-4577

 愛知県新城市吉字西山35-5

 <http://www.iris.dti.ne.jp/~ta-ma/rc/shinshiro.htm>

 400円/1h、1200円/4h、2000円/8h

 9:00～19:00

 木曜日

軽食の提供・AMB計測・コンプレッサーなど設備も充実。連絡通路はスロープで、トイレは障害者対応。AC100V/DC12V電源があり、AMB製ボンダーによるタイム計測も可能。

タイガーサーキット

TEL 0586-81-2797

 愛知県一宮市浅野字長池46番地

 <http://www.tiger-m.org/>

 200円/1h、1200円/1日

 平日10:00～20:30、日10:00～20:00

 火曜日

EP専用のタイトなコース。第4日曜日には定期レースも開催。さまざまなカテゴリーのマシンが走行。

タイガーサーキット 三河

TEL 0566-77-6735

 愛知県安城市高木町半崎27-2

 <http://www.katch.ne.jp/~tiger-m/>

 午前1000円 (10:00～14:00)、午後1000円 (14:00～18:00)、ナイター1000円 (18:00～20:30)、1500円/1日 (10:00～18:00)

 平日10:00～20:30、日祝10:00～20:00

 水曜日、第2火曜日

毎月偶数日はGPカー、奇数日はEPカーの走行が可能。ただし毎週土曜日はEPカー専用となる。

タカハマドリフト

TEL 0566-91-6095

 愛知県高浜市芳川町3-5-28

 <http://www.takahama-drift.com/>

 500円～2100円、会員年会費3000円 (タイヤ1セット付き) (女性・高校生まで半額)、会員更新料2000円

 10:00～22:00  木曜日

充実の設備によりビギナーや女性でも楽しめる。もちろん、エキスパートでも大満足できるコースレイアウトが魅力。R/Cデビューに最適。ゴムタイヤ使用禁止・グリップ剤の使用禁止。

TamTam名古屋店サーキット

TEL 0568-27-2777

 愛知県北名古屋市中之郷神明7

 <http://www.hs-tamtam.jp/>  通常200円～2200円、会員

150円～1500円

 平日11:30～21:00、土日祝10:30～21:00  なし

ドリフトコースとグリップコースが完備されている。グリップコースのレイアウトを担当したのはヨコモの広坂正美氏。

TEAM-TETSUJIN DRIFT LOUNGE

TEL 0568-29-7528

 愛知県春日井市前並町2丁目1-9

 <http://www.team-tetsujin.com/>

 400円～2500円 (2000円・初回のみ)

 17:30～21:00 (延長23:00)  月曜日

アスファルト路面は谷田部アリーナ公認。アメリカンサーキットのイメージのジオラマ、峠風雨ジオラマ、スモーク、レーザー光線、ストロボでクラブ風演出など、他にはない演出が多数。

ツインリンクほんどう

TEL 0533-93-7522

 愛知県豊川市東上町柏沢16-1

 <http://toyokawa-hobby.com/honguu/>

 会員入会料金無料、1時間/410円、2時間/720円、3時間/1030円、4時間/1340円、5時間/1650円、7時間/1960円

 平日10:00～19:00、土日祝9:00～19:00

 水、第4木曜日 (祝日の場合は営業)

遠隔管理によるセルフチェックイン方式を採用。利用者は入場30分以内にチケットを購入する。

マイホーム ラジコンサーキット

TEL 0572-57-2121

 岐阜県土岐市下石町304-1

 <http://myhome-radi.cocolog-nifty.com/blog/>

 400円/1h、1日上限2000円。高校生以下、女性は150円/1h、750円/1日 (冷暖房費込み)

 平日9:00～19:00、土日祝9:00～18:00

 水曜日 (祝日の場合は翌日)

店外アスファルトコース2面、コンクリートコース2面、店内ドリフトコース3面 (コンクリート)、ミニッツコース2面、カーペットコース1面の全部で9つのコースを完備。

HOT LAP インドアサーキット

TEL 0584-91-3090

 岐阜県大垣市垣町笠木807-1

 <http://plaza.rakuten.co.jp/hotlap/>

 400円/1h、1600円/5h、2300円～2800円 (フリータイム)

 11:00～22:30  木曜日

岐阜県最大級のインドアサーキット。カフェも併設。路面はアスファルトで、操縦台の高さも十分。

愛知県

アリスサーキット

TEL 0568-26-2151



TKレースウェイ
TEL 090-4496-0042


⑤ 京都府木津川市山城町椿井松尾8
⑥ <http://www.tk-rw.com>
⑦ EP1800円/1日、GP2000円/1日（女性・小学3年生まで無料）
⑧ 9:00～19:00 ⑨ 不定休（月～金はコースのみ利用可）
EP ミニから1/8GPレーシングまで楽しめるコース。1/8レーシングはインダクションサイレンサー要装着。グリップ剤使用禁止。

PRO SPEED
TEL 0774-73-0206


⑤ 京都府木津川市州見台1-1-1 ガーデンモール木津川2F
⑥ <http://www.prospeed.jp/>
⑦ オンロードコース 200円/1日（土日祝2200円/1日）、1500円（10:00～17:00）、1800円（12:00～21:00）
400円/1h・ドリフトコース 1600円/1日（土日祝1800円/1日）、1200円（10:00～17:00）、1500円（12:00～21:00）300円/1h
⑧ 10:00～21:00
⑨ 月1回～2回・不定休

オンロードコースでは、1/12レーシングカー・タムテックギア・トイランジ走行・ドリフト走行禁止。指定タイヤ、グリップ剤を使用のこと。ドリフトコースは、完全指定タイヤ制。音響ギミックのほか、騒音を発するものの装着厳禁。

兵庫県 *HYOGO*

RCショップ林田 ミニッツサーキット
TEL 079-227-2256/090-3715-9235


⑤ 兵庫県姫路市林田町下横146
⑥ —
⑦ ビジター 500円/1日
⑧ 10:00～20:00
⑨ 不定休

パンチカーベットでコース幅も広めなので、初心者も安心して走行を楽しむことができる。ドリフトの練習にも最適。

RC・パーク Bee tops
TEL 080-6106-2234


⑤ 兵庫県西脇市大野546-22
⑥ <http://www.geocities.jp/beeetops/>
⑦ 年会費一般5000円、女性・中高生3500円、メンバー 200円/1h～1600円/1h、ビジター 200円/1h～2500円/1h
⑧ 9:00～19:00
⑨ 不定休（HP要確認）

会員になると、1日無料券を1枚進呈。

H・S・L CIRCUIT
TEL 078-201-9526


⑤ 兵庫県神戸市西区竜が岡4丁目20-3
⑥ <http://www.hobbysshoplei.com/>
⑦ 平日（10:00～16:00）150円/1h・（16:00～20:00）250円/1h・フリー 500円、土日祝（9:00～16:00）200円/1h・（16:00～20:00）300円/1h・フリー 1000円
⑧ 平日 10:00～20:00、土日祝9:00～21:00（店舗運営上16:00で閉店の場合もあり）
⑨ 木曜日

全長40m以上のミニッツ専用カーベットコース。ビットスペース冷暖房完備で快適性も確保。第1日曜日、1日、21日、31日はワンコインデーとなっており、平日100円、土日祝500円（半日フリー）のお得な日となっている。

C-SATGE
TEL 0790-49-1151


⑤ 兵庫県加西市桑原田町296-141-B棟
⑥ <http://doridori.kakurezato.com/>
⑦ 300円/1h、600円/2h、800円/3h、1000円/4h
⑧ 12:00～17:00、ナイター火・木～22:00・土～0:00
⑨ 月曜日（祭日の場合は営業）

独特のコンクリート路面が特徴。第4土曜日（不定期）深夜3時までのナイターイベントをはじめ、さまざまなイベントが開催されている。開催告知はブログにて<http://ameblo.jp/nobumaru1919>。指定タイヤはストリートジャム製ハード。

アンビシャス サーキット
TEL 090-3167-0595


⑤ 奈良県天理市岸田町美田1269
⑥ <http://www3.ocn.ne.jp/~togita/amb/index.html>
⑦ 第1コース2000円/1日・1万2000円/半年、第2コース3000円/1日・1万5000円/半年
⑧ エンジン8:00～日没、ドリフト8:00～24:00
⑨ なし

第1コースはドリフト、EP、GP走行可能な屋根ありコース。第2コースはコーナーバンク・芝生ありの屋外コース。

O.S.Field
TEL 06-6702-0225


⑤ 奈良県生駒郡安堵町窪田734番4
⑥ <http://www.os-engines.co.jp>
⑦ 詳細はHP参照
⑧ 詳細はHP参照
⑨ 詳細はHP参照

1/10GP ツーリングが主体。会員には週末に無料開放中。

PIT LINE
TEL 0742-51-3013


⑤ 奈良県奈良市学園大和町2-227-1
⑥ <http://www.pit-line-haruki.com/>
⑦ 平日220円/1h・800円/5h・1500円/1日、日祝260円/1h・1000円/5h・1700円/1日。女性、中学生以下半額
⑧ 月～土12:00～22:00、日祝10:00～20:00 ⑨ 月曜日
ミニッツサーキットでは珍しいカーベット路面の立体コース。

京都府 *KYOTO*

嵐山・高雄パークウェイRC サーキット
TEL 075-432-2865


⑤ 京都府京都市右京区梅ヶ畑松社町11番地 嵐山・高雄パークウェイ内
⑥ <http://caboose3.blogspot.com/>
⑦ 1000円/1日、ライセンス会員6か月5000円（有効期間中は無料で走行）
⑧ 8:00～日没
⑨ なし

1周302m、最大幅員6m、最小幅員3.5mの全面細粒舗装。

RTTサーキット
TEL 0772-62-7556


⑤ 京都府京丹後市峰山町赤坂85-20
⑥ <http://rajitengato.web.fc2.com/>
⑦ 3500円/1日、会員初回1000円、年会費なし
⑧ 火曜日

ビギナーにも優しいハイグリップコース。

ウェストミニッツ リンクWEST MINI-Z LINK
TEL 075-748-7554


⑤ 京都市南区上島羽南中ノ坪町103 トーフマンション1F
⑥ <http://go-wml.com>
⑦ メンバー（年会費1500円）400円/1時間、1300円/5時間、2000円/1日 ビジター 500円/1時間、1800円/5時間、2500円/1日 ※女性、中学生以下は半額
⑧ 平日12:00～23:00、土日祝10:00～23:00
⑨ 火曜日（火曜祝日の場合は祝日営業）

グリップ剤禁止、初心者専用コースあり、ミニッツ、d NaNo関連すべて走行可能

MRサーキット
TEL 0773-64-5243


⑤ 京都府綾部市七百石町7-8-9
⑥ —
⑦ ツーリングカーコース一般2000円・会員1100円、ドリフトコース一般・会員1000円、2コース使用一般2500円・会員1500円、高校生以下500円、女性1000円
⑧ 10:00～18:00
⑨ 水曜日
ドリフトコースはパイロンを使ってレイアウト変更可。

RCLAND23
TEL 0598-30-6737/090-9902-0089


⑤ 三重県松阪市古井町724-1
⑥ <http://rcland23.web.fc2.com/>
⑦ 平日1000円～1500円、土日祝1500円～2000円、年間会員2万円/年（初年度2万5000円）
⑧ 9:00～22:00 ⑨ 不定休

国内最大級のGPバギーコースと初心者でも楽しめるEPバギー専用コース完備。ビギナー大歓迎。

TRSラジコンショップ&サーキット
TEL 0598-56-7388


⑤ 三重県松阪市五王町1684
⑥ <http://www.trs-circuit.com/>
⑦ 1000円～2000円
⑧ 10:00～19:00（平日ナイトタイム希望の場合～21:00）
⑨ 毎週月、第2、第4月～火曜日

オンロードは1/12、1/10まで。1/8は走行不可。オフロードコースは1/10まで、1/8、GPの走行は不可。

pss circuit 鈴鹿
TEL 0594-84-6079


⑤ 三重県桑名市下深谷部416-1
⑥ <http://blogs.yahoo.co.jp/denkaichan>
⑦ 300円/1h、最大2000円（深夜延長料金別途）
⑧ 平日12:00～0:00、土日10:00～0:00
⑨ 要問い合わせ

ピアノの展示とサーキット設営が同スペースに施されているという異色の店舗。ミニ四駆も楽しむこともできる。

HOKUSEI CIRCUIT
TEL 0594-82-0171


⑤ 三重県いなべ市北勢町京ヶ野新田420-1
⑥ <http://www12.ocn.ne.jp/~hokusei/>
⑦ 2500円/1日、ドリフト一般400円/1h～220円/1日、メンバー 300円/1h～1800円/1日。会員入会金4000円（永久会員）
⑧ 平日12:00～24:00、土10:00～24:00、日10:00～20:00
⑨ 第4金曜日、前日の木曜日

フルコース使用時は、コースセンター計測で340mのビッグスケールサーキット。

Radio Control チャンピオン
TEL 059-262-4567


⑤ 三重県津市白山町佐田408-1
⑥ <http://rcchampion.blog.fc2.com/>
⑦ グリッパー一般500円/1h～2500円/1日、メンバー 400円/1h～2000円/1日、ドリフト一般400円/1h～220円/1日、メンバー 300円/1h～1800円/1日。会員入会金4000円（永久会員）
⑧ 平日12:00～24:00、土10:00～24:00、日10:00～20:00
⑨ 火曜日

グリッパは約38m×15mでストレートも長く、スピード感溢れるコース。ドリフトは約10m×15mのアスファルト路面。

奈良県 *NARA*

RCスタジアム セイキ
TEL 0745-53-7027


⑤ 奈良県大和高田市勝目57-1
⑥ <http://www.stadium-seiki.com/index.html>
⑦ グリッパコース 会員500円～2400円、ビジター 700円～3300円、ドリフトコース3時間まで1000円、3時間以上1500円、会員年会費7000円～4000円、更新4000円～3000円
⑧ 9:00～19:30 ⑨ 年末年始

1階はアスファルト、2階はカーベット。1階は、グリップ剤OKだが、無臭のものに限る。タイヤは、ゴム、スポンジどちらでもOK。

RC PARK GOJO
TEL 0747-26-2030


⑤ 奈良県五條市相谷町695 ⑥ <http://www.rc-car.jp>
⑦ 一般走行2100円、1050円/半日（小学生・女性無料）
⑧ 水10:00～18:00、日10:00～18:00、土13:00～21:00
⑨ HP参照

高性能EPバギーの性能をいかんなく発揮できるコースレイアウトが自慢。本コースの他に初心者・540ラリーコースあり。

新KBCUバギーランド

TEL 090-5965-3918

大阪府大阪市中央区内 会費2万4000円(走行代込み)
8:00～18:00
なし

エンジンスタートは8:00より。会員制でビジターの走行は不可。
関西バギークラブ連合の会員のみのみで走行可能で、会員登録はKB
CU事務局(ホビishop事業)で行う。

スーパーラジコン日本橋店

TEL 06-6644-3139

大阪府大阪市中央区高津3丁目14-6島之内ビル2F / 3F
http://www.super-rc.co.jp/
150円/1h
平日11:00～20:30、日祝10:00～19:45
なし

2Fはドリフトに特化。テクニカルレイアウトが特徴のサーキット。
3Fはツーリング、ミニッツ、ミニ四駆など。

チャンプインドアサーキット

TEL 06-6702-8870～1

大阪府大阪市平野区長吉川辺3-18-37
http://www.rc-champ.co.jp/
ビジター 平日1000円/1h～3000円/1日、土日祝1500円/1h
～3500円/1日、メンバー 平日500円/1h～2000円/1日、土日
祝800円/1h～2500円/1日、女性・学割(小・中・高校生) 平日
500円/1h～1500円/1日、土日祝800円/1h～1800円/1日、
女性・学割(小・中・高校生) メンバー 平日200円/1h～1000円/1日、
土日祝400円/1h～1200円/1日 年会費8000円(女性・高校生
以下半額) 火～土11:00～20:00、日祝11:00～19:00
以下半額(祝日・祭日の場合は火曜日休業)

EP オンロードカー専用。'14年8月にパンチカーベット路面にリ
ニューアルされた。定期レースも開催。

TOP-GEAR

TEL 072-432-7715

大阪府貝塚市小瀬91-1 オークタウン貝塚2F
http://topgear777.web.fc2.com/
非会員400円/1h、会員300円/1h、1500円/7h、2000円/1日、
17:00～21:00 800円
10:00～21:00
なし

ドリフトコースはPタイヤ、カーベットの2面を完備。指定タイ
ヤあり。グリップコースはカーベットで、グリップ剤使用禁止。

ぽけっとレーシングコース

TEL 06-6913-1231

大阪府大阪市鶴見区焼野1-南1-24
http://www.008.upp.so-net.ne.jp/POCKET/index.htm
500円/1h～2000円/1日
11:00～19:00
毎月1、11、16、21、31日 全長80～130m、レイアウト
は1～2ヶ月ごとに変更。グリップ剤可。

ラジコン天国大田店

TEL 070-5348-1059

大阪府門真市向島町3-35ベアーズ2F
http://ameblo.jp/raijiten-com/
3000円～2000円(女性と中学生以下は半額、150円～1000円)
10:00～21:00
なし

初心者歓迎のサーキット。スタッフがマシン選びから、セッティ
ングまでサポートしてくれる。

ラジコン天国Ⅱ

TEL 072-289-5277

大阪府松原市丹南1-310-1
http://raijiten2/
平日メンバー 250円/1h～1500円/1日・ビジター 400円
/1h～2000円/1日、土日祝メンバー 350円/1h～2000円/1日
・ビジター 600円/1h～3000円/1日
12:00～23:00、土12:00～2:00、日10:00～22:00
木曜日

屋内アスファルト路面のオンロード・ドリフトの2面を完備。ド
リフトは初心者専用コースもあり。定期的イベントも開催中。

ラジコンワールド トイランドパーク三木

TEL 0794-86-7535

兵庫県三木市別所町高木字大山949-210
http://ameblo.jp/toilandparkmiki/
平日9:00(12:00)～17:00 1500円、土日祝9:00～17:00
1500円、300円/1h
平日9:00(12:00)～17:00、土日祝9:00～17:00 ナイター(完
全予約制) 17:00～21:00
不定休

ドリフトコースは、アスファルト・コンクリートの2面を完備。
タイヤ指定あり。基本的に平日は12:00からの営業となるが、午
前中からの走行を希望する人は、事前に電話連絡すれば走行可能。
ナイター走行は5名以上、事前予約が必要。

リンダサーキット

himeji.buggyclub@gmail.com

兵庫県姫路市林田町上構
http://himejibuggyclub.web.fc2.com/
ビジター 1000円/30日、本会員 会費5000円/1年。ビジターは、
メールにて要事前連絡 8:00～18:00 ブログで告知

姫路バギークラブが運営するEPバギー専用サーキット。ビギナ
ーでも楽しめる、アットホームな雰囲気の魅力。問い合わせはメ
ールにて。

Y.R.C RC DRIFT CIRCUIT

TEL 0791-52-5844

兵庫県赤穂郡上郡町岩木甲587-26
http://y-r-c.jimdo.com/
一般250円/1h～2500円(金・土)、会員200円/1h～2000
円(金・土)、高校生以下150円/1h。終日割り引きあり
金土12:00～24:00、日～木13:00～22:00 火曜日

カラーコンクリート路面。指定タイヤはRC-ART製。

大阪府 OSAKA

RC-ART Track Gate

TEL 072-628-2991

大阪府摂津市鶴野2-9-6 http://rc-art.net/
会員 平日1800円/1日・日祝2500円/1日・250円～/1h、
ビジター 270円～/1h・平日2500円/1日・日祝3000円/1日
月～土11:00～23:00、日祝12:00～21:00 なし

エアコン完備で快適さも確保。20台駐車可能な駐車場は無料。

RCカーゾーン

TEL 06-6702-5115

大阪府大阪市平野区長吉川辺2-3-53
http://www.rc-carzone.jp/
400円/1h、1200円/4h、1日フリー 2000円 平日17:00
～24:00、土13:00～23:00、日祝11:00～21:00 木曜日

関西の元祖ジオラマサーキット。dNaNoの走行も可能。

RC Maniax ARENA

TEL 0725-53-3013

大阪府和泉市若櫻町44-1
http://ameblo.jp/rcmaniax-arena/
コンペティションコース 平日2000円～1000円(18:00～)・土
日祝2500円～1500円(14:00～)、ターフコース 一律1000円(高
校生以下は半額)
平日14:00～22:00、土日祝10:00～18:00 火曜日

コンペティションコースはチャレンジングな土のコース。ターフ
コースは初心者向けの人工芝のコースとなっている。

MSTサーキット

TEL 072-648-5613

大阪府摂津市鳥飼本町2-12-11
http://www.mst-rc.com/
会員1000円/3h～3000円/12h、ビジター 1500円/3h～
3500円/12h。女性、中学生以下半額
月～土12:00～24:00、日祝10:00～20:00
火曜日、第3日曜日

EP専用の屋内オンロードサーキット。グリップ剤使用禁止。

TamTamサンシャインワープ神戸店 ツーリング・ドリフトコース

TEL 078-414-4305

兵庫県神戸市東灘区青木1-2-34
http://ameblo.jp/tamtam-amagasaki/
平日150円/1h～・フリー料金700円、土日祝200円/1h～。
フリー料金1000円
平日11:00～21:00、土日祝10:00～20:00
なし

ドリフトはPタイヤ、ツーリングはコンクリートのコース。ドリ
フトコースは屋内、ツーリングコースは屋外となっている。

TRCサーキット

TEL 079-227-2256/090-3715-9235

兵庫県姫路市林田町下構146
1500円/1日
9:00～17:00
不定休

1周250m。ストレートも長めでインフィールドはテクニカルで
走りがいあり。GPは1/10まで消音効果のあるサイレンサーを装
着して走行しよう。

CHARM WHEEL

TEL 078-646-8008

兵庫県神戸市長田区川西通3-7-13
http://blog.teacup.com/369cw/2.html(ミニッツ用)
http://blog.livedoor.jp/cw369/(屋外コース用)
500円/2h、1500円/1日、平日のみラスト2時間は400円。
2時間駐車サービス券をセットした料金プランもあり
平日(休業日除く)12:00～19:00(21:00までに延長あり)、土
日祝(臨時休業日除く)9:30～19:30(屋外コースは日没まで)
月、火曜日(祝日の場合は祝日時間で営業。後日に振り替え
休業を公表)

1/10電動カーコースは、ハイエンドマシンでなく、エントリー
マシンでも十分楽しめる。ミニッツコースはパンチカーベットだ
が、期間限定でウレタンになる場合もあり。

ホビishop高木オフロードサーキット

TEL 078-912-5616

兵庫県加西市 桑原町296-141
http://akashibk.exblog.jp/
基本は会員制。2万5500円/1年、1万5500円/半年、3500
円/1ヵ月 すべて会員登録発行手数料含む。土日祝日のビジター
使用2000円/1日
9:00～17:00
不定休

会員制のサーキット。1/8GPコースと1/10EPコースの2面を完
備。平日のビジター使用を希望の場合は要問い合わせ。会員登録
の発行は、ホビishop高木にて。

ライトサーキット

TEL 078-994-2194

兵庫県神戸市西区押部谷町高和1238-1
http://www5.ocn.ne.jp/raitosa/
グリップ600円～2400円、ドリフト300円～1200円(女性
・高校生以下半額)
平日10:00～21:00、土8:00～21:00、日祝8:00～19:00
不定休

EPカー専門のサーキット。日曜日は8:00～10:00まで初心者走
行会を実施。ただし、レース開催日は中止。詳しくはHPでチェック。

ラジコン天国三田店 ミニッツサーキット・ドリフトサーキット

TEL 079-553-9559

兵庫県三田市宮脇186-1
http://www.raijiten-sanda.com/
500円/3h、1000円/半日、1300円/1日(平日)、1500円
/1日(休日)
平日12:00～21:00、土日祝10:00～21:00
火曜日

1Fはミニッツ専用。ウレタン路面が主流で月に1回定期レース
も開催されている。2Fはドリフト専用。コース幅を広くとって
いるので、ビギナーから楽しめる。コンクリート路面で指定タイ
ヤあり。ビットは空調完備で快適。

DRC (ドルービーラジコンサーキット)

TEL 0865-66-4563
IN EP D MIN     

岡山県笠岡市生浜346  <http://www.droo-p.com/>
会員500円/～3h・1000円/3h～、一般1000円/～3h・2000円/3h～、入会金5000円(永久会員) 10:00～20:00 月曜日
ビギナーも走りやすいサーキット。平日の昼間は比較的空いていて走りやすいので、ビギナーにお勧め。

First One

TEL 086-297-7522
OUT EP ON D     

岡山県東区楡原24-1  <http://www.power-on.jp> 無料
11:00～20:00 月曜日

無料ながら、バンド、人数管理もしているというサーキット。店舗(RC POWER ON)にて受け付け。直線37m、初心者歓迎。

フジモデルサーキット

TEL 086-264-2269
OUT EP GP ON D     

岡山県倉敷市福江283  <http://fujimodel.com/>
500円/1日、半年会員5000円 8:00～19:00 なし
全長約180mでインフィールドにはトルネードコーナーという名物コーナーがある。不定期でレイアウトの変更あり。

プラトピア玉野店 WANGANサーキット

TEL 0863-31-4100
OUT EP ON OFF D     

岡山県玉野市大藪1045 ー
オンロード300円～3000円(平日中学生以下無料)、オフロード・ドリフト500円～1000円(平日高校生以下無料)、年会費2万円 平日11:00～20:00、土日祝10:00～20:00
火曜日(祝日の場合は営業、翌日休)、
Li-Po、Li-Fe(A123除く)充電時はセフティバッグを使用。

広島県 HIROSHIMA

RCドリフトサーキット TAIL-SLIDER

TEL 084-994-2240
IN EP D MIN     

広島県福山市鉦町15-13  <http://ameblo.jp/tail-slider/>
会員250円/h(1h～8h)・8h以上は上限2,000円、一般300円/h(1h～8h)・8h以上は上限2,500円、年会費3,000円、小学生以下無料、中高生&女性半額
月火水13:00～22:00、金13:00～24:00、土10:00～24:00、日・祝10:00～19:00 木曜日(祝日の場合は営業)
初心者から上級者まで楽しめるサーキット。レンタカー(250円/30分)もあり。2Fにはミニッツコースも仮設中。

RCパーク ら・じれ

TEL 084-951-8760
IN EP ON MIN     

広島県福山市赤坂町赤坂1303-8
 <http://rcpark.la-jire.com>
400円～1600円
平日12:00～22:00、日祝10:00～20:00
木曜日

1/10スケールカー用の20m×9mの小さなサーキット。ミニッツサーキットも、京商ウレタンサーキットとカーベットサーキットの2面を完備。ドリフト走行、グリップ剤の使用は禁止。

県央サーキット福富

TEL 082-435-2580
IN EP GP     

広島県東広島市福富町上竹仁66 ー
1500円/1日 日の出～日没 なし

1日ゆっくりできるサーキット。1500円で1日走ることができるというリーズナブルさも魅力。

白木 オフロードスタジアム

TEL 090-6836-6456
OUT EP GP OFF     

広島県広島市安佐北区白木町大字市川河内神
 <http://offroadcircuit.web.fc2.com/>
年会費1万2000円 要事前問い合わせ
要事前問い合わせ
会員制。EPコースではビンタイプのスパイク系のタイヤは禁止。ビクター利用の場合は、事前連絡が必要。

岡山県 OKAYAMA

アイダラジコンコース

TEL 0868-74-3688
OUT EP GP ON D     

岡山県美作市滝宮391-1
 http://kanko.city.mimasaka.lg.jp/detail/index_79.html
メンバー年会費3000円、ビクター500円/1日
4月～9月9:30～17:30、10月～3月9:30～16:30
水曜日

最大コース長170m、直線40m、コース幅3.5m～6m、火、金曜日はエンジンカー走行不可。

RC.CURVYSTREET

TEL 090-7896-2626
IN EP D     

岡山県岡山市南区中畦994
 <http://ameblo.jp/curvystreet/>
平日300円/1h～1000円/1日、土日祝1500円/1日
オールナイト+300円(第2・4土曜日のみ) レンタルラジコン500円/1h 13:00～21:00 不定休
平成27年6月新規オープン。岡山初の室内カーベットドリフトコース。
カーベット用タイヤのみ使用可(指定あり)
初心者でも気軽に楽しめるアットホームな雰囲気。
6月7月は土日祝のみの営業。

R/C GARAGE G-WORKS

TEL 090-4801-5246
IN EP ON     

岡山県倉敷市藤戸町天城1823(ツボイ工業)
 <http://rcgarageg-works.jimdo.com/>
500円/1h、1000円/3h、1500円/6h、2000円/1日、延長の場合は+500円 平日18:00～21:00、土日祝9:00～20:00
月曜日(祝日の場合翌日)
タミヤGP参加者に特化した路面状況で、コース枠からコース幅までタミヤGPと同様のつくりとなっている。

OSサーキット

TEL 0867-54-0311
OUT IN EP D     

岡山県真庭市一色71-3  <http://www.ohashi-shouji.com/>
300円/1h～1500円(上限) 8:30～19:00 不定休
ドリフト専用のコース。コース上には屋根が設置されている。

黒井山グリーンパークRCコース

TEL 0869-25-0891
OUT EP GP ON     

岡山県瀬戸内市邑久町虫明5165-196
 <http://www.blueline-michieki.com/>
ビクター平日1000円・土日祝&1/1～1/3 1500円、会員平日500円・土日祝&1/1～1/3 700円。新規入会金5250円、継続料金3150円/1年 4月～9月9:00～17:30、10月～3月9:30～16:30 なし(雨天のみ定休日)
1/10EPから1/8GPカーまで走ることのできるビッグスケールサーキット。レイアウト次第では、最長直線50m、幅員4.8m～85mのコースを作ることでもできる。

ダイヤモンドサーキットII

TEL 0866-63-2137/080-3241-8964
IN EP ON MIN     

岡山県井原市岩倉町441-3
 <http://kenji204.blog80.fc2.com/>
メインコース250円～/1h・1500円/6h～、高校生以下・女性100円/1h・500円/5h～、ミニッツコース150円～/1h・900円/6h～。
会員制度なし。割り引き回数券あり(12枚綴り2500円)
金19:00～3:00、土13:00～3:00、日13:00～20:00 不定休
1階メインコースは20m×10mのアスファルト路面で定期的にレイアウト変更あり。2階ミニッツコースは10m×5mのパンチカーベット路面。

T2サーキット

TEL 0869-92-4220
IN EP ON     

岡山県備前市香登本48番地3
 <http://www.proshopt2.com/>
300円～/1h・会員制度あり 1ヶ月1000円～年会員1万円
まで、小学生以下は無料
平日11:00～20:00、土日10:00～20:00 木曜日
西日本最大級の全天候型屋内サーキット。タイヤ&グリップ剤はジョップ指定の物を使用。詳しくはホームページもしくはTELにて問い合わせを。

滋賀県 SHIGA

ダイナミックオフロード

TEL 090-8200-9628
OUT EP GP OFF     

滋賀県東近江市甲津畑町
一般8000円/6ヵ月、4500円/3ヵ月、3000円/1ヵ月、1500円/1日、女性・小学生4000/6ヵ月、3000円/3ヵ月、2000円/1ヵ月、1000円/1日。1、2月は無料
朝～夜
なし(コースの工事をしている日を除く)
コースが山の谷間にあるのでエンジン音が響き、迫力満点のエキゾーストノートを楽しむことができる。パーツは一部販売あり。

K2サーキット

TEL 050-5802-8733
OUT EP GP ON     

滋賀県東近江市木村町22番地
 <http://www.geocities.jp/sakae3daime/page033.html>
ビクター200円/1日・ナイター250円・1日最大2000円、会員150円/1日・ナイター200円・1日最大1500円
月～金12:00～21:00、土日10:00～21:00
木曜日
県内最大のオンロードサーキット。毎月定期レースも開催中。サービスのよさが人気の秘密!

Loftサーキット

TEL 050-5802-8733
IN EP ON D     

滋賀県東近江市木村町22番地
 <http://www.geocities.jp/sakae3daime/page033.html>
150円/1h、1日最大1000円
平日12:00～21:00、土日10:00～21:00
木曜日

ドリフトサーキットではエンビタイヤ使用可。1階はドリフトサーキット、2階はMシャシー用カーベットグリップコース。

和歌山県 WAKAYAMA

スターテイルサーキット

TEL 073-471-7353
OUT EP ON     

和歌山県和歌山市北出島141-14
ー
2000円
10:00～17:00
臨時休業あり

コースは屋外だが、ピットはAC完備の屋内で快適。

セントラルレーシングパーク和歌山

TEL 0736-67-0856
OUT EP GP ON     

和歌山県紀ノ川市桃山町大字善田字瀧山406
 http://www.centralrc.co.jp/crp_new/top_main_n.html
会員1500円～2500円、ビクター2000円～3000円、入会金6000円 9:00～18:30
12月31日、1月1日

ドリフトタイヤ装着車、1/5カーは禁止。最大走行可能スケールは1/8まで。

TMサーキットわかやま

TEL 0736-77-1775
OUT EP GP ON D     

和歌山県紀の川市登尾162-1
 <http://ameblo.jp/hrcr/>
平日2000円・土日祝2500円・500円/1h、土日祝600円/1h
10:00～19:00
なし(雨天のみ定休日)
路面グリップ剤を散布しているため、屋外サーキットとは思えない高いグリップ力を体感できる。

ホシャR/Cレースウェイ

TEL 073-477-5658
OUT IN EP OFF     

和歌山県和歌山市布施屋650
 <http://ameblo.jp/hrcr/>
一般2500円/1日、500円/1h、会員1500円/1日、300円/1h、年会費1万円
11:00～22:00
不定休
屋内と屋外の2面を完備。経験豊富な店長のアドバイスもあり。

模型のひろば クリッパー

TEL 088-623-5653

OUT IN GP ON D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

徳島県徳島市佐古四番町13-11
—
平日300円/3h～500円、土日祝500/3h～1300円
9:00～19:20
なし
屋外施設は年中無休で走行が楽しめる電動R/Cカー専用サーキット。ミニッツコースも完備。ショップでR/Cカーやキットを規定額購入するとお得な入場券のプレゼントなどの特典もあり。

ラジコン天国徳島店

TEL 0884-21-2828

OUT IN EP GP ON OFF D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

徳島県阿南市那賀川町日向13-5
http://www.kigu.jp/rc
メンバー200円～500円/1日、ビクター400円～1000円/1日。火・金は17:00以降100円。永久会員料金1万円
平日12:00～20:00、土日祝10:00～19:00 ㊦月曜日
室内コース、ドリフトコース、ミニッツコース、オフロードコース、クロウリングコースの5面を設置。幅広いカテゴリーのマシンでの走行が楽しめるのが魅力。

高知県 KOHCHI

高知龍馬空港RCサーキット

TEL 088-855-6949 (RCショップBigTown)

OUT EP ON D P

高知県南国市田村乙
http://shu-t.booo.jp/circuit/index1.htm
(高知龍馬サーキット)、
http://www.rc-bigtown.net (RCショップBigTown)
㊦㊦㊦要問い合わせ
高知県唯一のR/Cサーキット。走行希望者は、RCショップBigTownもしくは、高知龍馬サーキット掲示板 (http://ppp.atbbs.jp/krkr/) にて事前に問い合わせを。

鳥取県 TOTTORI

O.Nサーキット

TEL 0858-26-5351

OUT IN D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ P

鳥取県東伯郡琴浦町丸尾108
http://oncircuit.jimdo.com/
カーベットコース400円/1h～1500円/1日、屋内外コース300円/1h～1500円/1日 ㊦月～水10:00～19:00、木～日10:00～23:30 ㊦なし
屋外コースは備北ハイランドの公認レプリカコース。屋内は初心者から上級者が楽しめるように、2面のコースが設置されている。

コンテナハウス RC サーキット

TEL 0857-31-4000

IN MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

鳥取県市千代水3-67
—
会員300円/1h・1000円/4h・1500円/1日、非会員400円/1h・1500円/4h・2000円/1日。年会費2000円
㊦月～日曜日10:00～18:00 ㊦不定休のため要問い合わせ
ミニッツ専用屋内コース。縦15m、横15m、1周60mというスケールの大きさが魅力。

香川県 KAGAWA

RCスピードパーク香川

TEL 087-879-8445

OUT IN EP GP ON OFF MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

香川県高松市香川町東谷9番地
http://www.hcspk.jp/ ㊦100円/1h (ミニッツ) ～3000円/8h ㊦平日10:00～19:00、土日祝9:00～19:00
㊦木曜日 (祝日の場合は営業)
ホビーセンターSPK店が運営。1/8GPカーが走行できる広いコース。コース仕切りが芝生なので、マシンが壊れにくい。

アドバンテージ

TEL 0875-73-3558

OUT IN EP ON OFF D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

香川県三豊市三野町下高瀬字西浜357-2
http://x52.peps.jp/gostyle/
㊦500円～2000円/1日。女性、中学生以下半額
㊦平日12:00～19:00、土日祝10:00～19:00 ㊦木曜日
ビギナーでも安心して走れるコース。屋内、ミニッツ、オフロードの3コースがあり、1回の支払いですべてのサーキットを利用可。

徳島県 TOKUSHIMA

エレックスRCサーキット

TEL 0883-24-9540

OUT EP ON ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

徳島県吉野川市鴨島町鴨島659-14
—
㊦1000円/1日
㊦9:00～17:00
㊦不定休
EP専用の屋外オンロードサーキット。グリップ剤使用禁止。

バンナイズサーキット

TEL 088-699-5477

OUT EP GP ON ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

徳島県板野郡松茂町満穂字満穂開拓145-2
http://www.vannuys.co.jp/
㊦150円/1h (20枚つづりチケットで販売)、200円/1h (10枚つづりチケットで販売)
㊦9:00～18:30
㊦年末年始
原則、事故防止のため、幼児の立ち入りは禁止。現在、サーキット施設による収益は東日本大震災の復興資金に使われている。

BIG+3 サーキット

TEL 0885-35-7708

OUT EP ON D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

徳島県小松島市立江町黒岩12-1
http://big3circuit.com
㊦グリップ1500円/1日・会員料金7000円/6カ月で走行料金が500円/1日、ドリフト500円/1日
㊦10:00～20:00
㊦木曜日
GPカーでの走行も可能なコースだが、規制が設けられているので、事前の確認を。1周223mの広大なコース。

東広島ラジコン研究所

TEL 080-6260-6715

OUT EP ON ㊟ ㊦ P

広島県東広島市高屋町松山370-1
㊦入会金500円、1500円/1日、1000円/午前・午後、16:00～(500円) ビクター1日1500円 (土日のみ)
㊦8:00～18:00 ㊦平日
グリップ剤、タイヤ指定あり。発電機の使用禁止。

ラジコン天国東広島店

TEL 082-430-9150

IN EP D ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

広島県東広島市八本松町飯田149-1
http://www10.ocn.ne.jp/~rthh/
㊦一般600円～2400円、会員600円～2000円、入会金5000円、年会費3000円 ㊦平日12:00～25:00、土12:00～翌5:00、日10:00～19:30 ㊦月曜日、月1回日曜日
コースは2面に分かれているため、初心者でも安心して走行できる。毎週土曜日はオールナイト営業中。指定タイヤあり。

ラジまにサーキット

TEL 084-934-1990

IN EP D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

広島県福山市松永町571-1
http://rajimani.com ㊦300円/1h、7時間以上2000円
㊦火～土12:00～22:00、日10:00～20:00
㊦月曜日 (祝日の場合は営業、翌日定休)
メインサーキットは1階ドリフト専用コース。2階にはドリフト練習場とミニッツウレタンコースあり。ドリフトレンタルカーもあり。

愛媛県 EHIME

インドアサーキットF

TEL 090-3787-1647

IN EP GP ON ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ P

愛媛県宇和島市三間町是能
http://www.geocities.jp/teamf19rcar/index.html
㊦500円/2h ㊦前日予約制 ㊦なし
アスファルト路面のインドアサーキット。オートラップカウンターも完備され、シリーズ戦やタミヤチャレンジカップも開催中。

コモダサーキット

TEL 0897-33-1309

OUT EP ON OFF D ㊟ WC P

愛媛県新居浜市萩生且ノ上
http://www.nbn.ne.jp/~komoda/
㊦1000円/1日、年間会員 特別会員3000円、一般会員8000円
㊦9:00～日没 ㊦なし
1周150m。冬季限定のオフロードコースもあり。

ラジコンルンルン 屋内サーキット

TEL 090-7626-6935

IN EP D MINI ㊟ ㊦ ㊧ ㊨ ㊩ WC P

愛媛県伊予郡砥部町原町100番地2
http://blogs.yahoo.co.jp/rc_lunlun
㊦平日200円/1h・1000円/1日、土日祝300円/1h・1500円/1日 ㊦平日18:00～24:00、土13:00～24:00、日祝10:00～24:00 ㊦なし
全長100m (1/10ドリフト一部坂あり) と全長50m (ミニッツグリップ立体交差) を完備。ビデオ・DVDレンタルコーナー新設 (18歳未満不可)、軽食用意。会員制。

RC WORLD

RC WORLD 2016.2 144

RC WORLD

R/Cサーキットガイド情報記載シート

情報を
募集中です!!

全国のR/Cサーキットを運営されている皆様、このシートに必要事項を記入のうえ、RCワールド編集部までFAXまたは郵送にて情報をお寄せください。掲載料は無料です。

必要事項を明記し、メールにて情報をお寄せいただいても構いません。

※料金改定や、営業時間などの変更が生じた場合も、このシートにてお知らせください。

サーキット名称		連絡先名	
所在地住所			
問い合わせ用電話番号		問い合わせ用FAX番号	
HPのURL		問い合わせ用e-mailアドレス	
営業時間		定休日	
走行料金（会員制度があれば、会員料金もご記載ください）			
当てはまる項目にチェックをしてください			
☐ 屋外 ☐ 屋内 ☐ EP ☐ GP ☐ オンロード ☐ オフロード ☐ ミニッツ ☐ ドリフト ☐ AC100V充電用電源 ☐ ピットテーブル ☐ ショップ ☐ ナイター設備 ☐ トイレ ☐ 駐車場			
コースの特徴とPRポイント、走行に際しての注意点、禁止事項など			

情報はこちらのFAXまで!!

03-3708-8079

メールでの情報は

rcw-cir-guide@ei-publishing.co.jp

RC WORLDの デジタル版 はじめました。

サービス会社は



毎月14日
発売予定
¥500

対応機種

iPhone / iPad
Android / PC
GALAPAGOS



<https://www.ei-publishing.co.jp/ebook-guide/>

どうやって買うの？

どこでどうやって買えばいいか……というと、上のURLにアクセスしてもらえれば、すぐにわかるはず！『RCワールド』はもちろん、柊（えい）出版社の、他の雑誌やムックも買えますよ〜。

な
んと、なんと「RCワールド」のデジタル版が発売中なのです。姉妹誌『ライダースクラブ』『パインクルクラブ』など、柊出版社の雑誌がそろっています。で、この電子書籍の何がすごいかというと、そのお値段。なんと500円で読めてしまいます。ただし、デジタル版には広告が入っていません。「本誌の内容より広告のほうが楽しみなのに」という人はゴメンなさい。詳しくは左のURLをチェック！

※ 上記画面はハメ込みです ※ サービス会社の配信状況によっては、発売が遅れる場合がございます。

TOPIC 04

RCW 女子のつぶやき

RC WORLD 公式 Twitter
@rcworld_mag



RCワールド公式といいつつ、編集部はほとんど関与していないツイッター。こちらは担当の女子におまかせ。ゆる〜く、まったりと更新中。

TOPIC 03

毎日せつせと更新中

RC WORLD 公式 Facebook
<https://www.facebook.com/rcworld.mag>



「謎のアップ職人」がほぼ毎日更新しているFacebook。独自コンテンツでドローンネタもやっていますのでチェックしてくださいね。

TOPIC 02

たまにこっそり更新中

RC WORLD 公式 BLOG
<http://blog.sideriver.com/rcworld/>



忘れた頃に更新する公式ブログ。それでいてアクセス数はそれなりにあったりするから侮れない。日々の取材ネタを中心に、アップロード中。

最新アイテムからイベント情報まで、R/Cファンなら知っておきたい耳より情報が満載。

きっちりチェックしておけば、R/Cの旬を逃すことなし!!

EVENT

西日本地区のR/Cファン必見 2016関西ミニホビーショー まいど! 関西ラジコン市

関西地区のR/Cファン垂涎の恒例イベントが2月7日に開催されることが正式決定。お徳な掘り出し物を競り落とすことができるオークション、国内の模型の主要メーカーが出演するラジコン市(ミニホビーショー)など、さまざまな催しが予定されているR/Cファンにはたまらないイベントだ。もちろん、新製品の展示・即売も行われる予定。遠方からでも足を運ぶ価値あり!

ちなみに、今回も恒例となっている小学生以下の子もたち(先着200名)へのプレゼントも用意されている。ファミリーで来場しても十分に楽しめるはずだ。

開催日時: 2月7日(日) 10:00 ~ 16:00

場所: 大阪府・マイドームおおさか1F 入場料: 無料

問い合わせ まいど! 関西ラジコン市事務局 TEL: 06-6762-8075



オークションはこのイベントの超名物企画。掘り出し物を競り落とす時の参加者たちの気迫はハンパない。

会場は終日R/Cファンたちでごったがえす。絶対欲しい!! というものがあるのなら、早めに来場しよう。

RACE

タミヤファン待ちかねの新春恒例レース タミヤRCカーグランプリ

2016年早々にタミヤRCカーグランプリが横浜の人気観光スポット「日産グローバル本社ギャラリー」にて開催されることが決定。小中学生対象のジュニアグランプリやジュニアバギーグランプリ、親子で参加できる親子NISSANグランプリなど、人気クラスが満載だ。

また、会場では「トライ!!タミヤRC」や、ミニ四駆工作教室も開催。レースに参加しなくても楽しめることまがいなしのイベントにぜひ!

開催日: 1月24日(日)

会場: 神奈川県・日産グローバル本社ギャラリー

開催クラス: ジュニアグランプリ、ジュニアバギーグランプリ、女子グランプリ、親子NISSANグランプリ、ダンブグランプリ

申し込み締め切り日: 1月12日 ~ 10:00

問い合わせ

タミヤ グランプリ係 TEL: 054-283-0002
(8:00 ~ 12:00/13:00 ~ 17:00・土日祝は除く)
<http://www.tamiya.com/>

お便りや情報をお寄せください!!

From Readers' Voice、インフォメーションでは、皆さんからの便りを募集しています。「読者の力作自慢」、「当たったよ」などへの投稿も募集しています。また、全国のR/Cショップさん主催のイベント情報などもお待ちしております。投稿はメールまたは、郵送にてお送りください。

【お便り・情報のあて先】

〒158-0096 東京都世田谷区玉川台2-13-2
(株) 樫出版社 RCワールド編集部
From Readers' Voice & インフォメーション係
e-mail: k.kusuda@ei-publishing.co.jp

NEWS

スーパーラジコン秋葉原店主催 注目のシリーズ戦、正式決定

スーパーラジコン秋葉原店が主催するふたつの2016年シリーズ戦の詳細が決定。年間5戦開催を予定している「GAS POWER MASTER CHAMPIONSHIP 2016」は、エンジンのパワーを抑え、タイヤ、ボディなどをコントロール制とすることでイコールコンディションで戦えるため、ビギナーでも参加しやすいレースとなっている。4戦のポイントを有効とし、年間チャンピオンを決定する。

もうひとつの「ミニッツマスターチャンピオンシップ 2016」は年間6戦開催予定で、5戦のポイントを有効とし、年間チャンピオンを決定する(ノービスクラスは年間チャンピオンシップ対象外)。いずれのレースも関東近辺のコースを使用する転戦レースとなる。レギュレーションなどの詳細はスーパーラジコン秋葉原店のホームページにてチェックしよう。

問い合わせ スーパーラジコン秋葉原店 TEL: 03-5688-1414 FAX: 03-5688-2622
<http://www.super-rc.co.jp/shop/tokyo.html>

「GAS POWER MASTER CHAMPIONSHIP 2016」

開催クラス: 1/10 スポンジツーリングカークラス、
1/10 ゴムタイヤツーリングカークラス、1/8GTクラス、
1/8レーシングクラス
参加費用: 1 カテゴリー 3000円、
1 カテゴリー追加ごとに+1000円

開催スケジュールと開催サーキット

開催地	開催日	サーキット名
埼玉県	2月21日(日)	グリーンパーク
神奈川県	4月24日(日)	京商サーキット
長野県	7月17日(日)	2in1
神奈川県	8月21日(日)	サガミ堂 レーシングトラック
千葉県	10月16日(日)	ケイチューン スピードウェイ

「ミニッツマスター チャンピオンシップ 2016」

開催クラス: コンパクトクラス、JSCCクラス、
OPENクラス、ECOワイドクラス、ノービスクラス、
びったんこチャレンジクラス
参加費用: 2 カテゴリーまで2500円、
1 カテゴリー追加ごとに+200円

開催スケジュールと開催サーキット

開催地	開催日	サーキット名
東京都	1月17日(日)	スーパーラジコン 秋葉原店
神奈川県	3月20日(日)	MAR (カーベット戦)
埼玉県	5月15日(日)	よしみサーキット
神奈川県	6月5日(日)	MAR
山梨県	9月25日(日)	みんラジ
埼玉県	11月20日(日)	ホビースタジアム

From Readers' Voice

今回も読者の皆さんからいただいた声をご紹介します。ご意見・ご要望・近況などなど、どんなことでもOKです。ハガキ、メール、プレゼントの応募フォーム内などなど、どんな方法でお送りいただいてもけっこうです。コメントをお待ちしています!!

illustration / sohe



From Editor

TV局に直接はたらきかけるのはちょっと難しいかもしれませんが、Boseさんや山本 昌さんのようにR/C好きを公言する有名人が増えてくれるとR/Cの知名度ももっともっとアップするはず。なにかきっかけがほしいですね。ちなみに、ハイエンドツーリングはもちろんこれからとりあげていきますが、もっと気軽にR/Cが楽しめるモデルもどんどんとりあげていきたいと思っています。やはりR/C人口を増やすためには、「とっつきやすさ」もとても重要なので。村田さん、これから末永くRCワールドとお付き合いください。

Voice.4

大人のホビー

R/Cを7年ぶりに復活。同時にRCワールドを購読しました。

兵庫県・大津道

From Editor

R/Cの世界に戻ってきていただき、ありがとうございます! 最近、けっこうこういったコメントをいただくことが多く、RCワールドとしてはうれしかぎり。復活と同時にRCワールドを購読してくれたというのも、とてもありがたく思っています。これからも、よろしくお祈りします。

Voice.5

あっ!! 同じやつだった!!

歳のせいか、スベアパーツを買うと、必ず同じ物をいっぱい持っている。

愛知県・匿名さん

From Editor

コメント欄ではなく、失敗談にご投稿いただいたため、匿名とさせていただきます。こういうことってけっこうあるものですよ。でも、スベアパーツは消耗品なので、多めに持っていれば安心。それほど無駄にはならないはず。同じ本を買ってしまったなんてこともよくあります。特にマンガが多いような……。こういった場合には、無駄感が高く、とっても落ち込みます。

240号のラッキーさん(当選者)発表!! (敬称略)

- 1.JR PROPO ストップバー付六角ドライバー (5本組)
静岡県/戸田 博
- 2.HITEC MULTIPLEX JAPAN HS-M7990TH
(44.0k/0.17s) 北海道/亀谷 肇矢
- 3.CENTRAL RC シューグーS / シューグーミニ
埼玉県/鈴木 武 ほか1名
- 4.G FORCE ビットライト (ブラック) 大阪府/野尻美佐子
- 5.Rapicon レーシングFUEL16 4L
宮城県/石川雄久 ほか1名

Voice.2

実りの多い1年でした

サーキットで知り合った方々にいろいろなことを教えていただき、疑問や悩みが解決していった、とても実りのあった1年でした。レース結果はまだまだですが、来シーズンはメインをひとつでも上げられるようにがんばりたいです。

神奈川県・新山武志

From Editor

いい仲間がいてうらやましい。趣味を共有できる仲間がいると続けるモチベーションもアップしますよね。来シーズンは目標を達成できるといいですね!

Voice.3

R/C大好き芸人

R/C人気を復活させるためにアメトークでR/C大好き芸人をするにはたらきかけてほしい(笑)。これからもできればハイエンドツーリングに誌面をさいて、有意義な情報をのせてもらえるとうれしいです。

福岡県・村田浩一

Voice.1

参考書にしています!

毎月ではないけれど、興味をもった記事があると購入させていただいております。R/Cを始めて浦島太郎状態の私にとって、とてもわかりやすい参考書になっています。これからもいろいろと誌面を通じてご教授いただけると幸いです。

福岡県・山口 弘

From Editor

RCワールドの内容がわかりやすいと言っていたことがなによりうれしいことです。これからも山口さんが興味をもてるような内容の企画を毎月展開できるようがんばります!! ぜひ毎月、ご購読くださいな。

読者の力作自慢

おなじみの松田さんからの力作を怒涛の3連発をご紹介します。どの作品もスケール感の高い仕上がりで。こんな出来のいいボディでは、ちょっと走らせるのを躊躇しそうですな。

ボディペイントマイスターの3連発!!

佐賀県・松田祐一さん

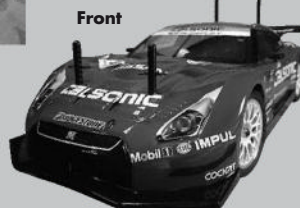


久しぶりにテツジンのR35のボディを製作してみました! スカイアルマイトブルーで塗装して、ブラックで裏打ちしました。あとは、カスタムで、ライトパーツとリアウイングはよりリアルな感じ出すために、オーバーフェンダーのビスを打ち込んでおります。

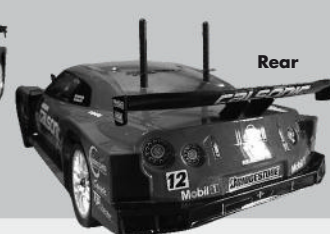


ドリフトボディを作ってみました。ビュアオレンジとブラックで塗装しています。ステッカーを貼るのが大変でした。

Front



Rear



タミヤさんのカルソニックGTRを製作してみました。ライトをリアルに仕上げてみました!

RC WORLD

2016 February No.242

●ラジコンワールド

2016年3月号は
2月4日発売2016年1月4日発売（発行・発売）
（毎月4日発行・発売）

発行人／角 謙二
編集人／佐々木雅啓
発行所／樫出版社
〒158-0096 東京都世田谷区玉川台2-13-2
（編集部）03-3708-2417
（広告部）03-3708-6051
（販売部）03-3708-5181

印刷所／大日本印刷株式会社

本誌に記載されている記事、写真等の無断掲載、
複写、転載を禁じます。
©2015 EI PUBLISHING CO.,LTD.
printed in japan



ハミ出しInfo

タミヤレクライマックス
RC WORLD裏コンデレ発表!

P88で掲載しているタミヤレクライマックスの記事。カッコよく仕上げたボディのマシンがひしめいており、本誌もたくさん撮影させていただいたが、スペースの都合ですべて掲載できず! そこで、勝手ながらこのページで裏コンクールデレガンスを発表します。



大賞はコチラ! モノクロで申し訳ない!! 北村洋司さんのエディ・ヴァンヘイレン仕様で決定です。ボンネットには5150のナンバー、ルーフにはエディのシルエット。見た瞬間やられました。



すばらしいボディの数々で参加されていたウィークエンドホビー。坂本 考さんのボディも個性が際立っていた。ラクガキのような柄を描いた遊び心満載のボディ。これはマネをしなくなります。

編集後記

■'15年度を振り返ると、月なみだがあっという間の1年だった。おそらく'16年もいろいろなことがあると思うが、おそらくあっという間に過ぎていくのだと思う。それにしても、今年は何か思い出に残ることをやったのかと自問するが、ビックリするくらい何もしていないことに気づく。まあ長い人生、そんな1年があってもいいかなど。皆様、今年もよろしくお願いたします。■自分はamazonプライムの会員なので、プライムミュージックを利用している。プライムミュージックはいわゆる音楽の聞き放題サービス。amazonプライムの年会費を払うだけで、膨大な楽曲アーカイブを利用することができるのだ。動画の見放題や音楽の聞き放題がスタンダードになった今、近いうちに雑誌の読み放題サービスもスタートすると思われる。現にdマガジンなどの定額読み放題サービスはスタートし、姉妹誌も何誌か参加しており好評を博している。しかし、読み放題が当たり前になると、果たして雑誌ビジネスは成り立つのだろうか? 一抹の不安を感じる。いつの時代も変革はドキドキするが、何かいいこともあるのではないかと。という期待もある。(from SSK)

[staffs]

Publisher

Kenji Sumi 角 謙二

Producer

Hiromichi Nomura 埜邑博道

Director

Junya Imasaka 今坂純也

Editor in Chief

Masahiro Sasaki 佐々木雅啓

Contributors

Atsushi Hasegawa 長谷川 敦
Fumiaki Kato 加藤文晶
Takahiro Hasegawa 長谷川貴洋
Hideaki Okutsu 奥津秀昭
Keiko Kusuda 楠田圭子
Yosuke Hosaka 保阪庸介
sohe 中村壮平
Rieko Kuramoto 蔵本理枝子

Photographers

Akira Kuwayama 桑山 章
Yuuichiro Higuchi 樋口勇一郎
Toshihiko Hayashi 林 敦彦
Kenji Shimada 島田健次
Yoshimune Takagi 高木克宗
Kouichi Tsuchiya 土屋幸一
Nobuko Murakami 村上 修子
Hiroaki Yoda 依田裕章
Nobutake Oshio 押尾暢丈
Manabu Hiraki 平木 学

Art Director

Jinya Sano 佐野仁哉 (PEACS)

Designers

PEACS inc.

DTP Section

Koji Omori 大森弘二
Shuri Sato 佐藤守理
Mami Takada 高田舞美
Madoka Sato 佐藤円香

Advertising Staffs

Satomi Kawamura 河村聡巳
Junpei Morioka 森岡淳平
Gai Irie 入江 凱

Sales Staffs

Atsushi Miura 三浦 淳
Jiro Tezuka 手塚治郎
Kanazawa Satomi 金沢里美
Mika Fujita 藤田美加

Supervisor

Kazuhiko Yamazaki 山崎和彦

RC WORLD

The Nostalgic Memories

from Yamahen

膨大なアーカイブをひも解いて

初代RCワールド編集長にして、本誌編集顧問を務める“ヤマ編”こと山崎和彦

膨大なアーカイブをひも解き、今だから話せる内容をコラム形式で綴る!

text / K.Yamazaki 山崎和彦



山崎和彦

クルマ、バイクなどの趣味を中心に、本誌をはじめとした数々の雑誌の創刊を手がけるエディトリアル・プロデューサー。エンジンとレースが好きな“遊びの達人”。

Vol.05

初めてのドバイが魅せた とつてもアラビアンな思い出

突然だが、私はかわいい魔女ジニーのほうが好きだった。はて、何に對しての。ほうが、なのか、それはもちろん、サマンサに對してである。当時、数少ないアメリカンホームドラマの王道をいっていた『奥様は魔女』を通じてチャリチリと得ることができたアメリカ文化の端々は、昭和30年生まれの私にとって衝撃であると同時に憧れでもあった。メインステージとなったリビングの造り、そこに置いてある華やかな家具、キッチンにはバカでかい冷蔵庫、さらには役者連中が着ている服装、本当にちよこことではあったが、たまに登場したドッカンと大きなアメ車のボンネット、そして、なぜか事あるごとに焼くチェリーやらチョコレートやら木苺やらが頭言葉につくパイの数々……と、そのどれもが、まだ半ズボンを履いて、時おり鼻水を垂らしていた私の心を大いにくすぐった。

で、話を戻そう。そんな当時、なぜ私はサマンサよりもジニーのほうがよかったのかという、なんといつてもそのミステリアスな衣装と、うっすらとベールに包まれた超かわい笑顔が、ちよことおませなガキンチョのオトコ心にガツツリと刺さったからにはかない。さらに、当時ピンクやブルーで好きだった中村晃子（あのハッキリと発音するキレのある歌唱力は今聞いても最高!）が声優として、あのグミのような口元から愛らしい声としてシンクロしてくるのだから、もうこれは、好きを越えて、興奮の領域であったといつても過言ではない。

サマンサはサマンサで憧れてはいたが、小学生の想像をもつてして、「こりゃ、きつと私生活でもひと筋縄ではいかないだろうな」と思わせるなにかがあった。あのちよいきツなメイクと役柄での性格に、私の防衛本能がわずかに反応していたのかもしれない。「よくよく見ればだけど、当時はワクの外だったサマンサのお母さんって、意外とカワイイじゃん」と思えるようになったのは、それから何十年も経った中年オヤジになってからである。と、んなことあるでもないとして、そう、ジニーである。

その容姿はもちろん、あのアラビアンな衣装にもゾクゾク参ってしまうという、少年時代にそんな憧れをきつちりとすり込まれた私にとって、2015年12月には思い出深いものとなった。なんと、直前の11月に還暦を迎えた私は、久々に興奮の海外出張を経験させていただいたのだ。行先はドバイ。生まれて初のUAEアラブ首長国連邦は、なにもかもが実に衝撃的なものであった（過去最高記録に長い前置き文章にお付き合いいただき、感謝いたします）。



なにをどうアピールしたいのか、とにかく風変りな建物が乱立。「これぞドバイの富の象徴だ!」と多くの人は言う。

さて、私がなぜドバイの空港に降り立ったのか、それはほかあらん。ワールド・エア・ゲームと呼ばれる文字どおり世界レベルで企画されたビッグイベントに参加するためである。数年一度（基本的には4年に一度らしいが、状況に応じて流動的であるという）開催されるこのイベントは、FAI（国際航空連盟）が主宰するもので、オリンピックのように世界中をステージに展開されている。そこで、今回はUAEがその開催地として選ばれたのだ。



①モーターショーではない。ショッピングモールのクルマ寄せで、ごく普通にオーナーを待つスーパーなクルマたち。②こんなキンキラなスーパーカー見たことがない、いつ履くのか!? ③出ました6輪ゲレンデバーゲン。プラバスに特注したカスタムバージョンだ。④町を一步出ればそこは果てしない砂漠。新車のランクルが激しい砂煙を上げながら疾走する様は圧巻。⑤ワールド・エア・ゲームのなかの注目の種目、モーターパラによるパイロンレースはスピードとスリル満点で人気も高い。

が集う街ドバイでのエピソードを話そう。今回、ワールドエアゲームに招待というかたちで入国した私は、イミグレーションを出るとすぐに一輪の真つ赤なバラの花が手渡された。あなたはゲストです、という目印のようだ。そこからホテルまでの道すがら、車窓から眺める街なみは目眩を起こしそうなほど

すとして、そう、ドバイである。過去に京商グランプリを開催したこともあるこの地に2015年に訪問できたことには、ひとつの大きな意味がある。というのにもかかわらず石油が出て潤いをみせたドバイは、石油の将来的な枯渇を見越して各種商業やサービス産業を興し、独自の国家運営を打ち立てることで見事なまでに経済発展を遂げている。そして、その1966年に予測された石油が枯渇する時期が、なんと2015年頃だったのだ。現在のドバイは都市中から強烈なパワーを発散し、その膨大な経済エネルギーは各地に存在する富の象徴ともいえるさまざまな建造物に具現化されていた。そのすさまじいパワーは、初めてこの地を訪れた私にもひしひしと感じることができたのである。

硬い話はやめにして、大金持ち

ど絢爛であると同時に、日本以上に新車がズラリと信号待ちする様子に驚いた。クルマ好きな我々にとって、走っているクルマの種類や乗っている人々の様子を見ることとが、とりあえずその地の様子を理解する格好の手段なのだ。そして、アメリカやヨーロッパにおけるその状況はなんとなく想像の範囲内であり、もはやあまり驚くことはない。

しかし、ドバイは違った。今回は私は約2週間滞在したが、こんな短期間の間に、しかも1都市という範ちゅうでこれほどまでに多くのベントレーやロールスを見たことはなかった。しかも、どれ1台とも同じ仕様のものはないのだ。カラーリングはもちろんのこと、ボディの一部やマフラーなど、必ずどこかに手が加えられている。近隣諸国の石油王なのかどうかは

わからないが、多くのドライバーは若く、それでいて品がある。ベントレー軍団に驚いている場合ではない。いわゆるエキゾチックカーと呼ばれるスーパーカーの部類も多い。「おつ、ランボが来た。あれ、こっちにも……」こちらはムルシェ、おおつ！ こちらはアヴェンタダ……」てな具合。で、町ゆくそれらを涼しい顔して監視しているパトカーまでもがランボルギーニときたまんだ。この脱日常的光景には舌を巻くしかない。もちろん、スーパーカーばかりとはいわないが、それでもその数の多さは異様としか言いようがない。いっぽう、いわゆる市民の足として目につくのがランドクルーザー。まるで、おろしたてのような新車同様のランクルがハイウェイでズラリと並ぶ光景も珍しくない。日本でいうところの普通のクラウ

ンの存在がレクサスの上級モデルやメルセデスのSクラスであり、砂漠に囲まれた町ということもあってか、足としてゲレンデバーゲンを使う輩も多い。おもしろいことにこのゲレンデは、同じ仕様のものをまず見ない。どれもオリジナルティを追求したカスタムモデルで、これが好き者の間でのちょっとしたブームになっているようだ。なかでも今回、私が見たゲレンデの6輪仕様(?)は、小さな目をさらにテンにするのに十分な存在感であった。

さて、問題はドバイの夜の過ごし方である。文字どおりのアラビアンナイトを満喫するには砂漠を

行くツアーが一番！ と、ガイドブックに記されており、加えてホテルのコンシェルジュがとびつきの美女だったこともあり、私は即決。聞けばランクルで迎えに来てくれて、砂漠までひと走り、そこでサンセットを拝んでからさらに奥に進み、ラクダのバックライドやダンスを鑑賞するのだという。「おお、もしかしてそれはランプの中から出てきた妖精のベリーダンス!」と、無類のジニーフェチが軽く胸を躍らせたのはいうまでもない。

アラビアの砂漠の砂は細かく、手のひらから指の隙間を通過して地面に落ちる前に、煙のようになってユラユラと消えていく。360度砂丘で迎えた黄昏時に何十回もそれを繰り返していると、とても不思議な、落ち着いた気分になる。実に心地よいナチュラルハイ、である。そんなこんなで妙に落ち着いた気持ちのまま、こつ然と現れたオアシスを模した施設でディナーパーティーである。

パーティーとはいえ、10m四方ほどのジュウタンを囲んでカレーやチキンを中心とした食事をすると、この質素なもの。ちょっと離れたところからは時おり、さつきまでせつせと働いていたラクダが大量の水をぐくぐくと飲む喉の音が聞こえてくる。フツと真上を見れば、そこは満天の星。磁石もない頃にこの星を頼りに、ラクダと一緒に旅をしたんだなあと、感傷的になっていたのは私ひとりではなかったであろう。

しつとりと夜のとばりに身を包まれた時、そんな静寂を破るようにシヨールが始まった。そう、念願のベリーダンスである。昼間は「ウツヒヨール」と心躍らせて一緒に踊ってしまつかも、とまで思っていた私だったが、そこにはなんと、自分でも驚くくらいに冷静に、客観的にそれを観ている自分がいた。黄昏に浮かび上がる不思議な曲線を描く砂丘の尾根、久々に感じる素足で砂を踏みしめるちよつとくすぐったい感触、さつきまで暑かったのに気がつけばヒンヤリと冷たくなっている風と肌、輝くというよりもまるで電球のようにピタリと不思議な光り方をみせる星、何かを伝えたいのか一杯の涙を浮かべるラクダの目……と、それらがグルグルと渦を巻くように頭の中を巡り、初めてなのにあまりの懐かしさに感動するという、

経験のない感情に包まれていたのかもしれない。どこまでも続く静かで、優しい表情をもつドバイの砂漠は、まさに「アラビアンナイト」と呼ぶにふさわしい魅惑的なワンシーンで、私に生きていることを再認識させてくれたのであった(つづく……かも!)



①出ましたお待ちかねのベリーダンサー。ひんやりとした砂漠のど真ん中にパッと華が咲く感じ。②ホンモンの鷹をホイと渡されて、どきどきしながらのワンカット。見た目よりもズッシリと重い。③昼も夜も一所懸命働くラクダ。とても人なつこくて、言葉のない会話が出来るほど深い目をしている。

KYOSHOコミックレーサー

“俺流マシン”を大量捕獲!

取材協力／京商 phone 046-229-4115 text&photo／H.Okutsu 奥津秀昭

2015年11月29日に神奈川県厚木市のRC GARAGE R246で開催された、同年2回目の『コミックミーティング』。このイベントには、20名を超える関東地区選手が集まり、ミニッツカップの代表権もかけてバトルを展開した。……とはいえ、コミックレーサーのキャラクターどおり、ピットは和やかな雰囲気に包まれていた。そんなピットで見つけたイケてるコミックレーサーをピックアップ!!

Machine 1

コミックミーティング
勝利マシンの秘密をチェック

OWNER



近田 積治さん



ボディはインプレッサで、キット標準タイプをそのまま使った。ボディビンは大型タイプを使用。



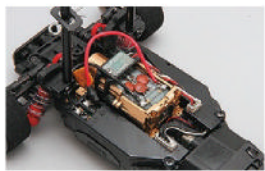
レギュレーションでギヤ比が指定されているため、重量増となるアルミパーツは少なめで軽量化に仕上げる。



耐久性アップのため、ナックルのみアルミ製を使ったフロント周り。



リア周りはほぼノーマル。今大会ではソフトタイヤを使用していた。



モーターマウントはアルミ製で、発熱によるパワーダウンを軽減する。



①すでに代表権を獲得している選手も含めた23名が自慢のマシンとともに集結。②オリジナルカラーのマシンも多かった。③レースが始まれば参加者はレーサーの顔に。④スタート直後は団子状態。僅差のバトルを選手一同楽しんだ。

● RESULT



1st 近田 積治
2nd 岡安 昌仁
3rd 小松 誠



代表権獲得選手
岡安 昌仁
小松 誠
臼居 秀樹

●BODYカスタムSNAP!

Machine 2

コンデレ獲得マシンは マクラーレン・ホンダ

ホンダつながりで、
2015年を戦った
マクラーレン・ホ
ンダカラーにシテ
ィを仕上げて見事
コンデレゲット。



OWNER



飯田健一さん



ルーフにF.アロソンの写真を貼り、
同選手のマシンであることを強調。



ドアに描かれたマクラーレンのシ
ンボルマークはペイントによるもの。

スポンサーロゴはPCの
出力で再現。各部に貼ら
れたロゴがマシンの雰
囲気を高めている。

Machine 4

レーシーな装いが◎ でも実はすべて借りモノ!?



今回のイベントで
は少数派となるフ
レアカラーが目
を惹く。実は簡井選
手の師匠からの借
りモノだそう。

OWNER



簡井淳二さん



後方の「〇ま」が
目立つがそこも特
徴。実車系メーカ
ーロゴもバランス
よく貼られる。

シティだけでなくAE86
や86も同様のカラーリ
ングで用意。ゴルドの
シティもイケてる。



Machine 3

ステッカーを使って ポップな装いに



ボディはノーマル
だが、カッティン
グシートをうまく
使ってオリジナル
カラーに仕上げた
ワザありの1台。

OWNER



伊勢洋一郎さん



ホイールにもカッ
ティングシートを
貼ってボディと合
わせる。これで視
認性も高まる。

カッティングシートの作
業は1時間ほどで完了す
るとのこと。ズレないよ
うにするのがキモだとか。



Machine 6

“初号機”カラー 注目度は抜群



OWNER



岡島佳汰くん

小学6年生の岡島君の
マシンは、大好きな「エ
バンゲリオン」の初号
機をモチーフにしたイ
ンプレッサ。

紫と緑、黒をボディの形状
に合わせてうまく配色し、
ひと目でそれとわかるよう
に仕上げています。注目。



Machine 5

トリコロールな色合いは ミニ四駆の標準カラー



OWNER



塩原洋光さん

塩原さんのマシンはミ
ニ四駆「サイクロンマ
グナム」のカラーリ
ングをアレンジしたもの。
その発想には脱帽。

ワンメイクレースの車両を
再現したのかと思わせる高
い完成度。ミニ四駆が元ネ
タとは気づかないほどだ。



Machine 8

パーソナルカラーで
堂々の走りをみせた



蛍光ピンクとガンメタを
バランスよく使った弱冠
10歳にしてR/C歴7年
の小泉クンのマシン。



お父さんのパーソ
ナルカラーでもある
このマシンをド
ライブし、大人た
ちをおびやかす走
りをみせていた。

OWNER



小泉大晴くん

● CHASSISスナップ!

Machine 1

ブルジョワジーな
フルオブ仕様!?

アルミパーツ満載
の清水さんのマシ
ン。通常はVE仕
様のため、強度ア
ップという目的も
あるようだ。



アルミパーツを使うことによって重
量バランスも最適化させている。

Cハブやナックルなど、破損しやす
い部分はアルミ製パーツに変更。

OWNER



清水貴大さん

Machine 7

ホンダ=レプソル
しかもマルクス仕様



各ロゴはPCで制作。マ
ルク・マルケスのゼッケ
ンなど、細かい部分もス
テッカーを作っている。

MOTO GPで活躍
するホンダワーク
スのレプソルカラ
ーをうまくアレ
ンジしてシティに合
わせている。



OWNER



小松 誠さん

ルーフにはマルケ
スのヘルメットデ
ザインを再現。な
お、ボディ製作は
コンデレ受賞者の
飯田さんが担当。

Machine 9

オリジナル車種に
クールに仕上げる



グリル周りやボンネット
など、塗りとPCのデカ
ールを使い分けてS30
フェアレディZを再現。



86ボディがベースになっている
といわれなければ、普通にS30
のボディだと思わせるほどの完成
度。こういった楽しみ方ができる
のもコミックレーサーならではの。

OWNER



尾登真介さん

Machine 3

バギー用バンパーで
走破性アップを狙う

フロント周りはミニツ
バギーのままとなっている
のが特徴。バギー用の
バンパーが重要だとか。



バギー用のスキッド付
きバンパーならば縁石
で引っかかることなく
走行できるとのこと。
足周りはほぼノーマル
のままとされている。



OWNER



今井浩二さん

Machine 2

ビックボアダンパーで
安定感をアップ

多くの選手がノーマルダ
ンパーを使用するなか、
精度を重視してビックボ
アダンパーをチョイス。



ビックボアダンパー以
外にも、足周りを中心
にアルミパーツを多数
装着。耐久性と走行性
能のバランスを高めて、
操縦性もアップさせる。



OWNER



中橋計司さん

BT&BST



根津孝太が
お届けする

ものづくり

special thanks to K.Nezu (znug design) & DMM.make AKIBA
text / F.Kato 加藤文晶 photo / T.Hayashi 林 敦彦

SFの世界から飛び出てきたような近未来型のトレーラーヘッドを、シャシーも含めてイチから作るという壮大な計画のもとに着々とデザインを進める根津さん。今回は進捗状況をレポートする。

のススメ

Season 2

前回のあらすじ

根津さんが全身全霊を注いで設計したシャシーは本当に加工できるのか？をテーマにDMM.make AKIBAの今川さんと技術スタッフの山口さんを変えてレビュー。山口さんの「やります！」の力強い決意表明にひと安心の根津さんだった。



根津さんコダワリのシャシーデザインに対し、実際の加工方法など建設的な意見を出し合った3人



前回の連載ではギヤボックスとメインフレームのデザインが終了。「BT」こと女のコのキャラクターデザインの進捗状況も報告された。

シャシーのデザインはほぼ終了 今後の課題は加工コストにあり

連載3回目となる今回の『ものづくりのススメSeason2』は、『BST』こと近未来型トレーラーヘッドのシャシーデザインが前回からの程度進んだのかをレポートする。『前後サスペンションのデザインが決まって、そこにタイヤを装着して……。ようやくクルマのカタチになりました。かなりイケてると思いますよ（笑）』と根津さんは自信満々の様子。前回お伝えしたメインフレーム&ギヤボックスと同様に、根津さんが凝りに凝ってデザインしたサスペンションの詳しい構造については次ページ以降で紹介するが、今回のデザインレビューでは冒頭で述べた進捗状況の報告に加えて、根津さんならではの「コダワリ」のデザインが市販化・量産化を考えた時にどこまで実現できるのか？もテーマとして扱い、DMM・make AKIBAの今川さんと山口さんを変えて意見を申し合うこととなった。

Navigator

znug design 根津孝太

工業製品のコンセプト企画・デザインを行うznug designの代表にして、ミニ四駆の『アストラルスター』や『ライキリ』、R/Cカーの『ライキリGT』といったタミヤ製品のボディデザインも担当する新進気鋭のプロダクトデザイナー。日本デザイン振興会が主催するグッドデザイン賞の審査委員も務める。

『今のデザインのままDMM・make AKIBAで加工するとすると、1台100万円は下らないと思うんですが、加工方法はもちろんんですが、加工業者の選定や各パーツのデザイン見直しも視野に入れたレビューをしたいと思います。『よからう高からう』では皆さんに買っていたけませんからね。これなら買えそう！という価格設定を目指して、引き続きがんばりますよ！』





デザインレビューはDMM.make AKIBAのシェアスペースで実施。根津さんが作業の進捗状況に加えて、現在の課題は何なのかをホワイトボードに記入して情報の共有化を図る。

根津さん、前回の連載で山口さんにいろいろとお話をうかがった後、さらなるブラッシュアップを目指すべく、足周りは切削しやすさを配慮してデザインしてみました。例えば、パーツとパーツを接合するところはピンで位置決めする方式に見直すなどです。実は、そのほうが精度が出るし、加工コストも抑えられるんですよ。まだ課題は多いですが、加工上のいやらしい部分は、かなり減らしたつもりです。そういう作業ってデザイン性を損なうとも思っていました。でも……今回デザインしたサスアームは、かなり曲者（笑）。平面といえる部分が底面くらいですから。ハンドルを切った時にホイールと干渉を避けるためにウエストを細くして、横から見た時もサスアームが上下した時にホイールが当たらないように配慮した結果なので、仕方ないといえは仕方ありません。でも、リアはすごくシンプルなんですよね。

山口さん、このサスアームは……曲面がいやらしいですねえ（笑）。
今川さん、でも、根津さんのそういうこだわりがいいんですよ。これが、単なる棒だとすごくさびしい（笑）。
根津さん、でも、加工コストはもっと抑えなければならぬ現実もあります。一発目の試作車

設計が進むにつれて浮き彫りとなる課題をどうクリアする？

試作マシンの加工は進めつつ、市販化&量産化に向けたデザインと加工方法を再レビュー

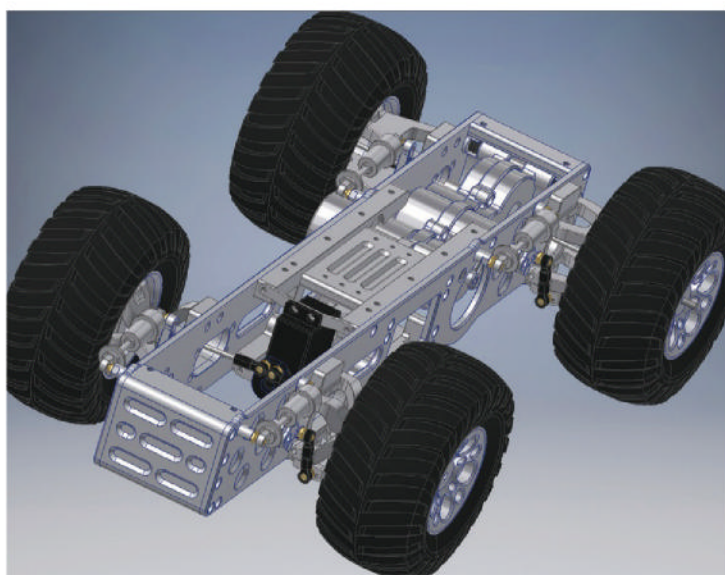
市販化・量産化を目指す“BT & BST”だけに、克服しなければならない課題が多く存在することはまぎれもない事実。そのなかで、現時点でもっとも高い障壁となっているのが加工コストだ。これを抑えるためにどうすればいいか？ 今回のデザインレビューは、コスト低減に向けた対応策も練ることとなった。

両はDMM.make AKIBAでやっている。ただいたのですが、量産化に向けては外注業者さんにも視野に入れなければならぬと感じています。いかがでしょうか？
今川さん、根津さんのおっしゃるとおりですね。海外での加工も視野に入れないといけないかもしれません。
根津さん、今川さんが前回の連載で話をしていた「海外進出」の話もあります。先日は「海外進出」の話もありません。そういえば、先日BSTのライバルを見つけたんですよ。イーグル模型の「1/10 8×8ミリタリートラック」と、RC4WDの「1/14 アルマゲドンダンプロック」の2台です。前者が16万8000円、後者が2799ドル（約35万円）とけっこう高価なんです。写真で見ると、板モノも意外と多くてなかなかいい出来なんです。こういったマシンが存在することって僕はすごく大歓迎で、なぜなら、狙うべき価格がみえてくるからです。また、同じ価格帯で同じような傾向のモノがないと、その「世界観」が作れないという想いもありますからね。

今川さん、できれば、両車の中間をとって30万円を切るくらいの価格、そうですね……29万8000円とかで販売できればいいですね。こういうものってゴールの価格を決めないといけません。それに加えて、僕たちが作るのにはストーリー性があったり、キャラもの（アニメ的なもの）とのタイアップをしたりといった付加価値もありますから。

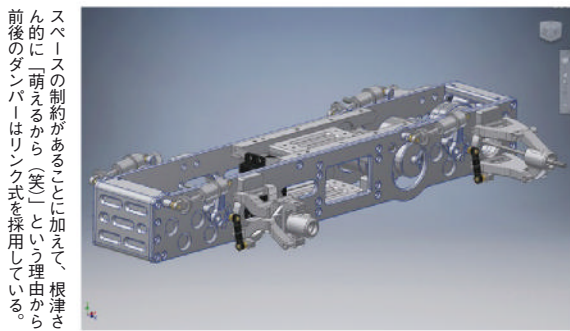


フロントタイヤの動きを図解する根津さん。ボディのホイールアーチを小さくするため、操舵時のタイヤの軌跡を小さくする工夫も。

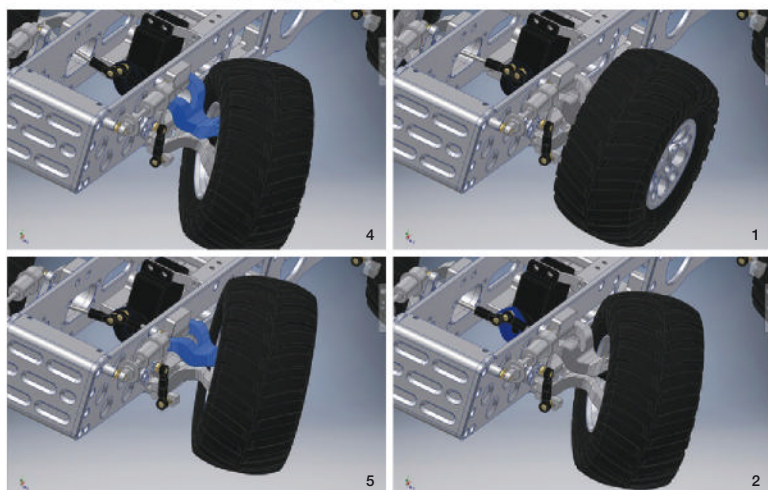


サスペンションのデザインも完了！ よりクルマらしい雰囲気

前後サスアーム&ダンパー、タイヤが装着され、一気にクルマのカタチを成したBST。タイヤはタミヤのVWアマロック リフトアップカスタム（WT-01Nシャーシ）の標準品を、ダンパーもタミヤのTRFダンパーを装着する前提でデザインが行われている。



スペースの制約があることに加えて、根本的に「萌えるから（笑）」という理由から前後のダンパーはリンク式を採用している。



複雑怪奇なサスアームの形状はナロースクラブにこだわった証

①～③は前輪の操舵時の動きを示したものの。ナロースクラブの採用でタイヤの軌跡を小さくし、サスアームもホイールとの干渉を配慮。⑤⑥パンプ・リパンプ時も干渉を避けるため、オートバイのガルアームを彷彿とさせるサスアーム形状を採用。



あとは、カスタマイズ性をもたせることも重要なポイントだと思います。今川…カスタマイズ性は特に重視したいですね。DMU Make AKB4では3Dプリンタ事業も行っていて、自分で作った3DデータをWeb上にアップして、それを一般の人が購入できる『クリエイターズマーケット』というサービスも行っていますので、それとの連携が図れると思うんです。3Dデータを作る人は、そこにR/Cカー用パーツの3Dデータをアップしていただくと、他のユーザーもデータを共有できてカスタマイズを行えますからね。

根津…では、作戦としてはこのあたりをみていければいいですね。あとは今日は廉価版シャシーの相談もしたいんです。もう少し価格を抑えたエントリー版というか……。例えば、切削のサイドプレートをレーザーカットのみで作ったり、切削モノの素材をアルミからエンジニアリングプラスチックにするだけでもコストがざっくり半分くらいになりますからね。例えば、目標価格を15万8000円に設定するなど。後々、お金がきたら切削のサイドプレートを買ってもらおうとか、そういった拡張性をもたせたいと思っています。ま

た、量産化に関しては、外注先選びも重要になってくるかもしれません。今川…今の根津さんの設計をカタチにすると、試算としては100万越えは免れないですが、根津さんもかなり気を遣ってデザインしていただいているので、こだわるところはこだわっていきたいんですね。今の段階ではなるべく諦めないで、やりたいことを金額を下げてやれないかチャレンジしていききたいと思っています。それでも、どうしても無理！ってなった時には、それはそれであらためて考えるということ。例えば、部品はなるべく市販品を使うとか。ただ、今はまだ諦める段階ではないんじゃないのかな。

根津…わかつちやいたけど、ギャボックスは死ぬほど高いとかね(笑)。歯車は流用を考えているので、ギャボックスを流用するのも手ですが、そのまま流用できない部分もありますからね。要するに、試作品の切削をやっているところ、量産の切削をやっているところだと精度の考え方や仕掛けの作りなどが違っていると思うんですね。そのあたりのノウハウをもっと知りたいし、調べたいとは思っています。

今川…弊社ではスタートアップ企業さんの量産も手伝っていますが、さすがにR/Cカーを作る、ということとは行ったことがありませんので、その板金であったり、切削であったりは、やはり海外の工場を使うことも視野に入れていかなければならないと思いますね。

根津…RC WORLDを見てみると、各社のアルミ切削パーツが掲載されていますが、『よくこの値段で

やってるよなあ』って感心します。誰かが陰で泣いていないかって心配したくなるくらいです(笑)。

今川…とはいえ、まずは根津さんのフルスイング仕様で試作を進めて、そのスペックでどこまでいけるかを見極めたいですね。

根津…僕も今川さんも勝算をもってやっていて、何にしても途中でうやむやにしてやめてしまうことではなく、なんらかの落としどころをみつけて、なるべく高いレベルで落ち着きたいなと思っています。

今川…これだけの人が集まって動いているプロジェクトです、こだわりは捨てたくない。本誌の読者もきつとそう思っているはず。だから、極力皆さんの期待には応えたいですね。切削ひとつとっても日本では5〜6万円するところが、海外なら1/10になることもありますからね。

メインフレームの一次試作が完了！その出来ばえに根津さんもカ・ン・ゲ・キ

取材の最後に山口さんから謎の包みモノが。開梱すると……それはBSTのメインフレームだった。「加工に約16時間、価格にして6万5000円といったところ」とは山口さん。「この仕上がり最高！」と根津さんも感激しきりだった。



カッケェ～
詳細は次回で!!



EAGLE RACING
1/10 8x8
Military Truck
価格 16万8000円+税

根津さんが「BSTのライバル」と語るのが、イーグル模型が発売する95%以上のパーツが金属製というミリタリートラック。根津さん曰く、「実際に見てみたい」

BSTの
ライバルとなる1台は
コチラ!

“レジェンド” 広坂正美の
記念碑的マシンとエピソード

正美



“The Legend” Masami Archives Season2

アーカイブ Season2

R/Cカー競技の最高峰、IFMAR世界選手権14勝の生ける伝説・広坂正美。そのキャリアの礎となった、数々の思い出のマシンを振り返るエピソード連載第11回。その知られざる物語を、今ここに。

text / T.Hasegawa 長谷川貴洋 photo / K.Tsuchiya 土屋幸一

vol.11

'86年、電動オフロードカー全日本選手権初開催。 ヨコモからマシン提供を受けバギーにチャレンジ

空前の電動バギーブーム到来で
初の全日本選手権開催が決定

'86年、爆発的なバギーブームが到来し、第1回となるJMRCA電動オフロードカー全日本選手権が開催されることになった。本戦は10月、関西地区の予選は5月に決まった。

この年は8月に連続している12レーシング世界選手権と全日本選手権に照準を定めており、そもそもオフロードには関心が低かった広坂だが「第1回だし、出ておこうか」という軽い気持ちで予選に参加した。予選会場は奈良県・生駒山。マシン自体手持ちがなく、知人より京商製マシンを借りての参加である。バギー人気が高潮に達していたこともあり、通過枠20に対し200名以上が出場した。操縦台脇の受け付けの列は会場の端まで達し、そこから折り返してまた戻ってくるという、まさに長蛇の列となっていた。

しかし初心者も多かったため、公園でトリム調整程度の試走しかしていなかった広坂だが、2WDは1位、4WDは3位で通過。「4WDは、レース中にコースを仕切る廃タイヤの中にマシンが入ってしまう、10秒くらいマシナルに気づいてもらえませんでした。それでも3位、そういうレベルだったんです」（広坂氏）。その後はオンロードに集中し、8

月の世界戦は16位、続く全日本では念願の初優勝を達成。世界戦での健闘がモーターチューンの権威M・リディ氏の目に留まったこともあり、米国アソシエイトッド製品の輸入代理店であったヨコモ横堀社長からマシン提供のオファーを受ける。

オンロードのビッグレース連戦で経済的にも余裕のなかった広坂にとっては渡りに船。2WDはアソシRC10、4WDはヨコモ・ワンダードッグファイターでの出場が決まった。オンロードを主戦場としてきた広坂にとって、オフロードは相対的にスピードが遅く、動きも鈍いイメージがあった。「跳ねるし、滑る。でも、遅いのになまなく走れない」（広坂氏）。

その時、当時1/24カーの室内サーキットを経営していたシヨップ「ピーターパン」の岡山氏が、隣接する田んぼを練習スペースとして提供してくれた。20m四方程度の小規模なものであったが、広坂はスコップ1本・ホウキ1本でジャンプや仕切りを作り、本戦前の練習に励んだ。大会会場までは、自身も出場するヨコモ鬼塚氏の運転するバンに同乗途中、なぜかところどころに穴の開いたデコボコ道にさしかかった。すると鬼塚氏は穴を巧みにかわしつつ、ギャップでのアクセル操作を実演。実車でオフロード走行のコツを広坂にレクチャーした。「走らせ方を人

に教えてもらったのは、この時がほぼ唯一かもしれませんね」（広坂氏）。参加人数の多さと大雨直撃で本大会は泥だらけの大混戦に

本戦会場の「フタバCORS」は、双葉電子工業が自社敷地内に設けた最新の常設コースであった。

「仕切りも芝生で覆われていて、すごくキレイなコースでした。ただ、水はけをよくするためにコースが傾斜していて、アップダウンがあつて難しいコースでした」（広坂氏）。

さらに広坂のみならず全参加者を悩ませたのが、大会中の大雨である。路面が関東ローム層特有の粘土質だったこともあり、まさにグチャグチャな状況。路面整備を必死に試みるものの、少し走行しただけでタイヤはひと回りもふた回りも巨大化した泥ダンゴ状態になってしまふ、非常にタフなもの。のべ230名という参加人数の多さに悪天候が重なって日程がタイトになり、大混乱となる。

そんななか、広坂は早くもオフロードに適応し、2WDクラスではTQ（予選1位）を獲得。4WDクラスも期待がかかったが、大雨で路面はさらに過酷なものとなっていく。「2WDはまだ軽く走れたのですが、4WDはとにかくクルマが泥だらけで、重くて重くて……。モーターもこれほど重い路面には合っていない

仕様だったこともあって、ワンダードッグ本来の性能を出すことはできませんでした」（広坂氏）。

初めてとなるオフロード全日本は2WD準優勝、4WDは27位という結果となった。4WDは不意だったものの、オフロードの経験がほとんどなかった広坂にとっては大きな自信となる大会であった。また、この時にマシン提供を申し出たヨコモはのちに名車となる後継車「YZ・870C」を開発、広坂と強力タッグを組むことになる。

レース後に、今大会から運営役員となった憧れのドライバー・石原直樹氏がイギリス製の最新鋭マシン「シムマッカーCAT」をデモ走行していた。静かなベルト駆動でオンロード的に走る、国産車にはない走りは広坂の目に強く焼きついた。「これで世界選手権、出てみるか？」石原氏のひと言は、広坂の将来に大きな影響を与えていくことになる。



Masami
Hirose

ひろさか・まさみ

1970年2月26日生まれ。ラジオコントロールカー模型製造発売元（株）ヨコモ営業部所属。16歳で全日本チャンピオン、17歳で世界チャンピオンを獲得。'09年メジャーレース引退までに世界選手権14勝、全日本選手権52勝という圧倒的な成績を残した、世界的知名度を誇る第一人者。

YOKOMO

Wonder Dog Fighter

[ヨコモ]

ワンダードッグファイター

'85~'86年は空前のバギー人気。ヨコモ以外も、京商・オブティマ、タミヤ・ホットショット、無限・ブルドッグ、ヒロボー・ゼルダなど各社多彩な4WDをリリースしていた。



SIDE

前年の第1回世界戦で上位を独占したYZ-834B ドッグファイターのレプリカ存在で、新規ボディとダンパーを搭載。

BOTTOM

キットは当時珍しい工場組み立て完成済みで、説明書ではなく展開図が同梱されていた。オリジナルのドッグファイターは前後モノショックだったが、世界戦レプリカのワンダードッグではリアダンパーが左右独立に。広坂車はシャシーをオプションのC-FRP製に換装。



フロントサスはダブルウィッシュボーン。1本のダンパーで制御するモノショック方式は当時多くのマシンが採用していた。



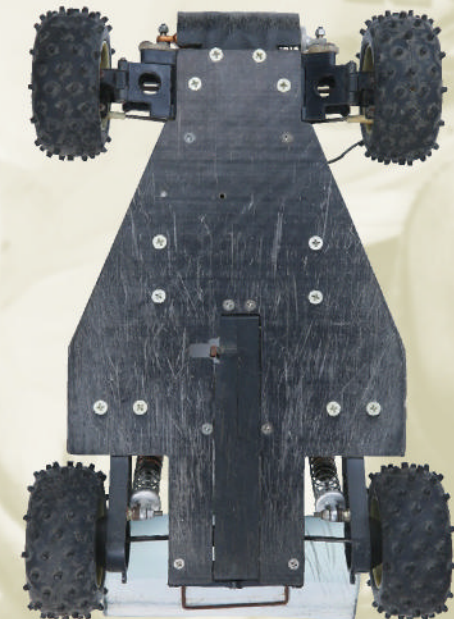
ステアリング反応はオンロードに比べ鈍かったため、速さとトルクを求めてミニサーボを2個連結して使用していた。



リアはトレーリングアーム方式で、大きな可動域をもっていた。大容量のオイルダンパーはワンダードッグ標準装備。



チェーン駆動の4WD方式を採用。特別仕様モーターが付属した限定販売車は当時価格2万8000円だった。



タイヤはヨコモ製R-5を使用。「当時はバギータイヤのノウハウもなく、ヨコモ鬼塚氏におまかせの状態でした」(広坂氏)



TOP

デルタ状の幅広いメインシャシーが特徴。黄色のホルダー部にストレートバッテリーを横積み、モーターはその直後に搭載していた。

NEW ITEM SS

RC WORLD 新製品情報 ニューアイテムスペシャルステージ

VOL.140

各メーカーから登場する魅力的な新製品を紹介するこのNEW ITEM SS。
今月も新マシンや役立ちアイテム、パワーソースなど盛りだくさんなラインナップだ！

ホビーウイングのハイエンドモーター

XeRUN- BANDIT G2 ブラシレスモーター

価格各1万円+税

問い合わせ / パワーズジャパン
phone 048-998-5438

従来のV10シリーズをベースに、細かい改良を施すことによってパワーアップを実現したレース用モーター。冷却性能を考慮した大型のクーリングホールを装備し、発熱によるパワーダウンを抑制する。10.5、13.5、17.5、21.5Tの4タイプを販売。



ミニッツスポーツ2のNEWフェイス

エンツォ フェラーリ “GTコンセプト”レッドバージョン

価格1万9500円+税

問い合わせ / 京商 phone 046-229-4115

本格的な走りを楽しめる1/27スケールミニッツレーサーシリーズの新モデル。フェラーリが自社のエンツォをGTレース仕様に改造したマシンをモデル化。シャシーには拡張性の高い新基板採用のMR-03スポーツ2を採用している。



ローコスト仕様の高性能ESC

XeRUN XR10 Justock

価格6000円+税

問い合わせ / パワーズジャパン
phone 048-998-5438

ワンメイクレースなどでの使用を目的に進角（ブースト）変更機能を廃止し、プライスも低めに抑えられたブラシレスモーター用ESC。アップケースにはアルミを採用して冷却性能を高めている。センサー付き&センサーレスモーターに使用可能。



レーザーZX6の強化パーツ

リアセンタープレート(ZX6) ワンピースアルミサーボマウント(ZX6)

価格1700円+税(センタープレート)
3500円+税(サーボマウント)

問い合わせ / 京商
phone 046-229-4115

京商製1/10EP4WDバギー・レーザーZX6の性能をさらに高めるアルミ製パーツ。シャシー剛性向上に貢献するセンタープレートと、シャシーのしなりに影響を与えないサーボマウントの2種類。

レーザー ZX6標準パーツと同じブラウンアルマイト処理が施されているのも特徴のひとつ。



TT-02B用アルミパーツ

アルミフロントロウアームセット アルミフロントダンパステー

価格2600円+税(ロウアームセット)
2100円+税(ダンパステー)

問い合わせ / パワーズジャパン
phone 048-998-5438

ヤーレーシングが開発したタミヤ製TT-02B シャシー用チューンナップパーツ。キット標準の樹脂製に換えて装着するアルミ製サスアームやダンパステーなど、ここで紹介する以外にも多数のパーツを用意。



タミヤ純正パーツとの相性もよいブルーアルマイト仕上げの各種パーツを販売。

ドローンの運搬用バックパック

クワッドコプター バックパック

価格1万9800円+税

問い合わせ / オネスト
phone 0749-22-3747

屋外でドローンを飛行させる時に便利な専用バッグが登場。背負って使うスタイルのバックパックで、内部は細かく仕切られているため、機体と送信機をはじめ、小物類やタブレット機器の収納性も抜群だ。手持ちバッグとしても使える。



1/10クローラー用けん引フック

クローラー用 ヘビーデューティー スナッチブロック ブラック

価格1400円+税

問い合わせ / パワーズジャパン
phone 048-998-5438

ドレスアップ用としてだけでなく、実際に1/10クローラーを引き上げる時にも使用可能なアイテム。ワイヤーを2本掛けにできるため、より強力なけん引力を得ることができる。写真のブラックに加え、シルバーも同時に発売されている。



ツーリングボディの カット用アイテム

ホイールカッティングツール

価格1800円+税

問い合わせ / オネスト
phone 0749-22-3747

1/10スケールツーリングカーボディのホイールアーチをカットする時に使用するツール。ボディにこのツールを当てることで正確なカットラインのマーキングができる。上部にはリアウイングのオーバーハングを確認するためのガイドも装備。



PRESENT

応募方法はURL、もしくはQRコードでアクセスしてください。
ただし、郵便番号や住所の記載に不備があるものが見受けられます。
商品を発送できないことが多いので、送り先情報は確実に入力してください。

応募方法

http://form.ei-publishing.co.jp/09111_rcw/

プレゼントをご希望の方は、応募用URL、またはQRコードより応募フォームにアクセスし、必要項目を記入のうえ、ご応募ください。締め切り日は1月31日です。当選者はNo.244(4月号)の誌上で発表します。

※ お預かりした個人情報は厳重に管理し、賞品発送のほか、読者層の把握など統計的にのみ使用いたします。

※ 当選者発表後、商品を発送するまでお時間をいただく場合がございます。商品のなかには、商品撮影のため開封したものがございます。開封は撮影のためであり、商品は原則的にすべて未使用のものです。



01

HITEC MULTIPLEX JAPAN
HS-5665MH (10.0k/0.14s)

1名様
提供/ハイテックマルチプレックスジャパン
phone 050-5519-4989

1万円を切る9334円(税抜)という価格が魅力の、ハイボルテージ仕様のデジタルサーボ。7.4V時に0.14sec/60°というスペックをもつハイスピードタイプ。タミヤサーボセイバー用のアダプターも付属し、汎用性も高い。



02

YEAH RACING
WR02ワイルドウィリー 34T
モーターギア用 スーパーギア

1名様
提供/パワーズジャパン
phone 048-998-5438

タミヤのWR-02シリーズで使用することができる、34Tのモーターギア用スーパーギア。素材はデルリンを使用しており、キット標準のギアに比べて駆動効率と耐久性に優れている。



04

YEAH RACING
スーパーブライトルーフ
LEDバー (白/青)

1名様
提供/パワーズジャパン
phone 048-998-5438

1/10スケールのクローラーなどに装着可能なディテールアップ用のアクセサリパーツ。白/青の高輝度LEDによるルーフ用ライト。本体は金属製なので、質感のよさにも注目したい。



03

JR PROPO
2016年公式カレンダー

10名様
提供/日本遠隔制御
phone 06-6732-0200

空モノR/C用の送信機などで高いシェアをもつ『JR PROPO』こと日本遠隔制御の2016年版カレンダー。美しい青空を飛行するヘリコプターやエアプレーンの写真を楽しむことができる。



05

G FORCE
プレジジョン
セッティングボード

1名様
提供/ジーフォース
phone 03-6206-0059

1/10 ツーリングカーなどに使えるセッティングボード。特徴は両面に柄がプリントされていること。表面には目盛りが描かれており(写真参照)、裏側は派手なグラフィックパターンとなっている。用途によって使い分けよう。



06

ABC HOBBY
ニッサン・スカイライン
2000GT-R (KPGC110)
ケンメリ STREET RACER STYLE

1名様
提供/ABCホビー
phone 06-6329-2332

かつての“走り屋”を彷彿とさせるワイドなオーバーフェンダーなどのカスタム仕様が人気の『バリバリカスタム』シリーズ。1/10 ツーリングカーやドリフトカーに使用できる未塗装のポリカボディ(マスキング&デカール付属)。



RC WORLD